中国专门史文库

中国交通史

白寿彝 著





武汉大学出版社
WUHAN UNIVERSITY PRESS





■ 责任编辑 / 李　程
■ 责任校对 / 黄添生
■ 版式设计 / 马　佳
■ 封面设计 / 涂　驰



中国交通史

中国专门史文库



武汉大学出版社
WUHAN UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

中国交通史/白寿彝著．—武汉：武汉大学出版社，2012.3
中国专门史文库
ISBN 978-7-307-09402-4

Ⅰ.中…　Ⅱ.白…　Ⅲ.交通运输史—中国　Ⅳ.F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 282908 号

责任编辑:李　程　　责任校对:黄添生　　版式设计:马　佳

出版发行：**武汉大学出版社**　(430072　武昌　珞珈山)
(电子邮件：cbs22@whu.edu.cn　网址：www.wdp.whu.edu.cn)
印刷：武汉中远印务有限公司
开本：720×1000　1/16　印张:12.5　字数:178 千字　插页:3
版次：2012 年 3 月第 1 版　　2012 年 3 月第 1 次印刷
ISBN 978-7-307-09402-4/F·1617　　定价:32.00 元

作者简介

白寿彝（1909—2000），字肇伦，河南开封人，回族。著名史学家、回族史和伊斯兰教史专家。先后执教于云南大学、中央大学、北京师范大学，致力于中国民族史、中国史学史及中国通史的研究。主要著作有《白寿彝史学论集》《白寿彝民族宗教论集》《中国史学史论集》《学步集》等，主编有《史学概论》《回族人物志》《中国通史》等。

出版说明

《中国交通史》，曾于1937年在商务印书馆出版，后1993年再次影印出版，并于1998年第2次出版发行。

此次因出版《中国专门史文库》系列，我社根据本书在1998年商务印书馆发行的版本，改以简体排印，并在力求保持全书原貌的前提下，对一些文字、句读等明显错误做了订正。

武汉大学出版社

2012年3月

总　　序

冯天瑜

人类历史是一个有机整体的发展历程，社会、经济、政治、文化等要素彼此交融、相互渗透在这个整体之中，起伏跌宕、波澜壮阔地向前推进。因此，历史研究不能满足于现象的“个体描述”，而应当关注“总体历史”，关注社会综合结构（社会形态）的演化，从而发现历史大势及其规律，诚如太史公所称，他治史绝非满足于枝节性的记载，其宏远目标是“究天人之际，通古今之变”。

然而，“总体”由“专门”综合而成，“一般”植根于“个别”之中，对于“总体历史”的认识、对于社会结构的真切把握，必须建立在历史现象分门别类的深入辨析的基础之上。太史公通过“本纪”探究自五帝、夏、商、周、秦，直至汉武帝的纵向专史进程；通过“世家”开辟横向的列国专史；又以八“书”，并述礼、乐、律、历、天官、封禅、河渠、平准，开文化、科技、财经等专门史之先河；“大宛列传”、“货殖列传”实为民族史、中外交通史、商业史之雏形……正是有了诸多专门史具体而微的考实，太史公方能造就整体史学大业，“成一家之言”。《汉书》以下的正史又

将《史记》的“书”扩设为“志”(律历志、礼乐志、刑法志、食货志、天文志、地理志、艺文志，等等)，形成较为翔实、细密的专史篇章。

中国史学有着深厚的专门史传统，不仅表现在《史记》、《汉书》等正史为其保留较充分的展开空间，而且自成格局的专志也纷至沓来，如后魏郦道元《水经注》是专论山川地理的志书发轫，两宋以下，各种专史（如金石志、画谱、学案、盐政、畴人传，等等）相继从通史中独立出来，斐然成章，构筑一个大的学术门类。中国的专史之早成、之丰硕，置之古代世界史坛，亦足称先进。

时至近现代，随着学术分科向广度与深度拓展，专门史更成为历史研究蓬勃兴盛的领域。上世纪前半叶，商务印书馆出版王云五主编的《中国文化史丛书》，在“大文化”名目下，囊括了各类专门史论著，从《文学史》、《美术史》到《财政史》、《赋税史》、《中外交通史》，以至《赌博史》、《娼妓史》，尽纳其中，反映了古今中西文化激荡之际的民国学界专史研究的实绩。上世纪 80 年代，上海人民出版社推出新的《中国文化史丛书》，收入“文化热”时期的数十种论著（包括《小学史》、《甲骨史》、《杂技史》、《园林史》、《染织史》等以往少见的分科史著），是我国专门史成果的又一次结集。

近年来，专门史研究有新的发展，在高等教育的一级学科历史学之下，设置专门史二级学科，多所大学及科研院所设立经济史、文化史、社会史等专门史研究机构，探究领域有所拓展，新史料的开掘、新方法的运用皆有创获，人才成长、论著涌现，蔚然大观。武汉大学出版社推出的《中国专门史文库》便在此种新气象之下应运而生。

本文库以几种早年蜚声学坛的专史作为引领篇什，更多地选入近十年来的专史佳品，其中又分两类，一为曾经出版，现经作者认真修订补充，二为新作。本文库拟分数辑，分批推出，期以共襄专门史研习之大业。

2011 年 10 月 19 日　书于武昌珞珈山

目　　录

第三篇　隋唐宋时代之交通

第四篇　元明清时代之交通

第五篇　现代中国之交通

第一篇　先秦时代之交通

第一章

先秦交通与民族混合运动

一

先秦时代，包含夏后殷商宗周，以及春秋战国。夏后氏以前，我们虽不敢说中国没有交通，但夏以前的事情太渺茫难稽了，我们实无从谈起。夏后氏的交通，我们虽也不敢说能找着真实的材料作凭借，但古老的传说是可供给搜寻者一些轻淡的脚印的。所以，我们谈先秦交通，实际也可说是谈中国交通，可以从夏后氏时期开始。

按照古本《竹书纪年》(《史记》《夏本纪》，《殷本纪》，《周本纪》，集解引)和《史记》(《六国表》)的说法，夏后氏有国四百七十一年，殷商四百九十六年，宗周二百五十七年；自宗周亡后之次年，经过春秋，到战国末年，也有五百四十八年。总共，从夏初到战国末年，算是有一千七百七十三年的历史。这个数目，究竟是不是和事实符合，我们不知道。但我们对于春秋战国的年数是相信的：我们看到春秋战国要占去五百多年，则从夏初算起，一千七八

百年的数目，似乎是很可能的。（照着这个数目计算，约当于公元前二十、十九世纪初叶，至公元前221年。）

二

在这一千七八百年中，中国历史上最大的事件，是民族与民族间继续不断地进行着一种混合运动。在这样长的时期内，表面上，尽管有形形色色的现象，白云苍狗地变幻；骨子里，这种混合运动却总是贯彻始终地在扮演着。商民族和夏民族间的混合运动，成了殷商时期的局面。周民族和殷民族间的混合运动，成了宗周时期的局面。周民族更与蛮夷戎狄各民族间起了混合运动，就成了春秋战国时期的局面。各时期的情形，虽颇不相同，而在同一时期所表现的方式也许很有点两样，但其为一种民族间的大混合之过程则一。一直到了战国末年，这一种民族的大混合，算是大体成熟。于是，一个崭新的时代到来，而有秦汉大一统的出现。

先秦交通，和这种民族混合运动，关系甚为密切。后者发展到了某一个程度，往往可以表示先秦交通已达到了某一个阶段。同时，先秦交通之一种新的进展，有时也可以表示出一种民族混合的倾向。这种情形，尤其是在交通区域之发展上，更为明白。他如交通器具之增进，以及路政沟渠等之设施，有时也是和这种运动有关系的。这是先秦交通史上的一大特色。

三

先秦的民族混合运动，使中华民族有了一个真正的基础；国界之设定，大一统政府之建立，都在这一千七八百年的民族混合运动中孕育到了成熟的程度。同时，先秦的交通事业，也给中国的交通，打下了一个实在的根基：国内交通区域之开拓与充实，水陆交通工具之发明，道路馆邮之制度，人工开河之方法，也都在这个时候有了一个草本。

第二章

先秦交通区域之发展

一

先秦交通区域，在夏后氏时期，似乎仅限于现在的山西东南部和河南西北部。夏民族势力的发展，似乎是由东南到西北。

《尚书·皋陶谟》，禹"娶于涂山"。(古文《尚书》入《益稷》篇内)《天问》："禹之力献功，降省下土方，焉得彼涂山女，而通之于台桑?"《左传》哀公七年，子服景伯说："禹合诸侯于涂山，执玉帛者万国。"涂山，大概就是三涂山，在现在的河南嵩县西境，是夏后氏的发祥地。孟子说："禹避舜之子于阳城。"(见《万章上》)阳城在现在的河南登封县境，离涂山也不远。

《左传》昭公四年，椒举说："夏启有钧台之飨。"《史记·殷本纪》说："有扈氏不服，启伐之，大战于甘。"按照杜预的说法，河南阳翟县(现在的河南禹县)南有钧台，洛邑(现在的洛阳境内)西有故甘城，则钧台在现在的河南禹县境内，而甘应在现在的河南洛阳附近。启的都城，大概是在禹县或禹县洛阳之间，并没有建都在

现在的山西安邑。（参看钱穆《周初地理考》第十七节，《燕京学报》十期，页一九七一至一九七二。）

到了夏后皋，夏的都城似已有向西北迁移的倾向。所以，夏后皋的墓，会在现在的河南洛宁西的峭山。（见《左传·僖公三十二年》）到了夏桀时候，都城早已经迁移到现在的山西安邑。汤攻桀于鸣条：鸣条就是安邑西边的一个地方。宗周初年，封康叔于夏虚。（见《左传·定公四年》）《左传》昭公元年，子产说："迁实沉于大夏。"夏虚和大夏，都是指现在涑水流域安邑一带地方。（参看钱穆《周初地理考》第十节，《燕京学报》十期，页一九六五至一九六七。）

夏民族一方面向西北发展，同时大概还没有放弃旧有的地方。《史记·夏本纪》说夏桀"召汤而囚之夏台"。夏台就是阳翟县的钧台。（见索隐）照这样说，夏后氏时期交通区域之广，东西至少要有五六百里，南北恐怕至少也要有三四百里了。

宗周春秋时，有杞国者，是夏后氏的后裔。杞故地，在现在的河南杞县，远在禹县东北二百多里。但《史记·陈杞世家》说："周武王克殷纣，求禹之后，得东楼公，封之于杞，以奉夏后氏祀。"这时夏后氏后裔，在宗周初年已极衰微，杞民未必就是夏后氏的遗民，杞地也未必就是夏后氏的故地啊。

二

殷商时期，交通区域较夏后氏时期大为广阔。殷在未灭夏的时候，本来已经是东方的一个大国。《左传》襄公九年，士弱说，阏伯居商丘，相土因之。商丘，就是现在的河南商丘。相土时，商丘是西都，泰山脚下另有他的东都。《商颂·长发》说："相土烈烈，海外有截。"大概相土的国，已经西起商丘，东到海滨了。到了汤攻夏桀，败桀于鸣条，殷的势力遂由东海以西，直到安邑。东西路线之长要在一千二三百里以上。此后，仲丁居隞（现在的河南荥泽西南境内），河亶甲居相（现在的河南内黄县境），祖乙居邢（现在的河南温县东境），盘庚居殷（现在的河南安阳洹上村为故殷墟）。而殷人田游所及，见于卜辞者，有龚（现在的河南辉县），有盂（现

在的河南沁阳)，有雝(现在的河南修武)，有曹(现在的山东定陶)，有杞(现在的河南杞县)，有戗(古"截"字，现在的河南考城)，有雇(现在的河南原武)，大河南北数百里之间，也都有殷人的足迹了。(参看王国维《观堂集林》卷十二，《说自契至于成汤八迁》，《说商》，《说亳》，《说耿》；卷十八，《北伯鼎跋》；《观堂别集》卷一，《殷墟卜辞中所见地名考》。)

殷商的都城，虽经过几次迁移后，在盘庚时候定都于殷，但殷与商丘故都间，仍是往来不断。我们从卜辞中，常常看见"王人于商"的话头，便可想见这种情形。到了宗周的初年，纣已被杀掉，东土的人还不服周，周公费了很大的手脚，"伐奄三年讨其君，诛飞廉于海隅而戮之"，(见《孟子·滕文公下》)然后周人才得过平安的日子。这也可见，殷商境内，各地颇有相当的联络，当时各地间的交通大概也有某种程度之良好了。

近年殷墟出土古物中，有鲸鱼骨和许多绿松石、咸水贝。鲸骨或是当时的商品，绿松石和咸水贝大概是当时的货币。王国维说："殷时，玉与贝，皆货币也。《商书·盘庚》曰：'兹予有乱政同位，具乃贝玉。'于文，宝字从玉，从贝，缶声。殷墟卜辞有[illegible](《殷墟书契前编》卷六，第三十一页。)及[illegible]字(《殷墟书契后编》卷下第十八页。)，皆从宀，从玉，从贝，而阙其声。盖商时，玉之用与贝同也。贝玉之大者，车渠之大以为宗器，圭璧之属以为瑞信，皆不以为货币。其用为货币及服御者，皆小玉小贝，而有物焉以系之。所系之贝玉，于玉则谓之玨，于贝则谓之朋。"(见《观堂集林》卷三，《说玨朋》)大概殷墟出土的绿松石，就是殷人所用的玉玨，咸水贝就是贝朋。这两种东西和鲸骨，都不是殷墟附近所能出产的，或许都是从东海运来，也未可知。并且，货币之使用，也须在商业贸易兴起之后。殷商末叶，东海和殷都间，"憧憧往来"作"朋来"之思的，逐什一之利者，也许不在少数吧？

三

宗周时期，交通区域比殷时还要广阔。周民族发展的方式是由

西往东，和夏后殷商由东往西的发展，正相反对。周的先君原和夏后氏同一民族，（参看《史记·周本纪》开卷数段，及傅斯年《新获卜辞写本后记跋》论夏周的话，《安阳发掘报告》第二期，页三八四至三八五。）在夏后氏衰弱的时候，跑到西方，自己立起基业。大约当殷商中叶以后，周先君太王居于岐山（现在的陕西岐山县东北。）之阳，以垦荒和开路为两件大事。《大雅·绵篇》说："柞棫拔矣，行道兑矣。"《皇矣》说："作之屏之，其菑其翳；修之平之，其灌其栵；启之辟之，其柽其椐；攘之剔之，其檿其柘。"这是太王拔木开路的政绩，到了后世，还为诗人所称赞不置的。

在太王时候，殷周间已有一种武力上的冲突。此后，虽王季娶太姙，文王娶帝乙之妹，（参看顾颉刚《周易卦爻辞中的故事》第三章，《古史辨》第三册，页十一至十五。）但和亲的结果，仅使周人增加一二接受殷商文化的机会，于殷周间不愉快的关系，并不能作全面的调协。《鲁颂·閟宫》说："后稷之孙，实维大（太）王，居岐之阳，实始翦商。至于文武，缵大王之绪，致天之届，于牧之野。"原来殷周间有民族的深仇，"翦商"是太王以来，周人的一贯政策，同时，在殷人方面，也不能坐视敌人势力的膨胀，也想给周人一个重大的打击。卜辞说："癸未，令斿族寇周凸（监）王事。""贞令多子族罕犬侯寇周。""（上缺）贞令旃从庸侯寇周。""贞亩熹令从寇周。"（以上，分见《殷墟书契前编》卷四，页三二；卷五，页七，第七版，合卷六，页三一，第七版；卷七，页三四；《殷墟书契后编》卷下，页三七。）寇，是迁其重器，毁其屋庐的意思。这也可见殷人对于周人的嫉视了。（参看郭沫若《甲骨文字研究》上册，《释寇》）从此看来，在王季文王的时候，殷周间的和亲，或是由于外交上的手段，或是由于别种情势所造成。殷周间，大概并没有从和亲的事件上，开始过正态的交通。

武王克殷后，周人的势力，遂渡盟津（现在的河南孟津），而达于洹上。及周公践奄，诛飞廉，周人的势力更东展而到东海之滨。这时，周的南北境虽不见得比殷商特别广阔，但东西路线之长，乃得随军事及政事的势力，由岐山直到东海，就远非殷商所能及了。

四

自夏后氏，经殷商，到宗周，交通区域的发展，无论其由东而西，或由西而东，都是一种横的发展。同时，交通区域内的各地虽可以保持相当的联络，但这种联络并不妥善。《大雅·崧高》说："王命申伯，式是南邦。因是谢人，以作尔庸。王命召伯，彻申伯土田。王命傅御，迁其私人。"这是当宗周末叶的时候，宣王要封一个申伯，须先派人替他筑城，替他划地，并且替他移民。这可想见当时诸夏的人口实在太少，（诸夏，指宗周疆域内的诸侯说，下同此。）土地未辟者一定很多。宣王的时候尚且如此，宗周初叶的情形可想而知；更推而至于夏后殷商，也都未尝不可想象。这种人稀地广的现象，极易容留异种民族伏处于山谷丛林草莽的中间，或聚居于不临通衢大邑的处所，伺机而动，杀人越货，破毁交通。《后汉书·西羌传》说："及平王之末，周遂陵迟，戎逼诸夏。自陇山以东，及乎伊洛，往往有戎。于是，渭首有狄、獂、邽、冀之戎，泾北有义渠之戎，洛川有大荔之戎，渭南有骊戎，伊洛间有杨拒、泉皋之戎，颍首以西有蛮氏之戎。"诸如此类的异族，恐怕不是因为周之陵迟，才得逼近诸夏；大概老早就已杂居在诸夏之间，不过平王以前的记载不甚可考罢了。

宗周亡后，春秋战国时期交通区域之发展，在先秦交通史上，显然换了一个新的方式：在外形之展开上，大体上由横的发展转成纵的发展；同时，在交通区域内部之联络上，也做了许多重要的工作。

五

春秋时，周室衰微，宗周旧域中的国家互相兼并，其中兼并的成绩最好的，有在黄河上游的秦，在中游的晋和在下游的齐。另外，素来隔绝，被视为蛮族聚居的长江流域，也有许多国家，其中最强大的，有在上游的楚，在下游的吴和越。战国时，周室更衰，

黄河流域及长江流域的各小国，差不多全都灭亡了。这时的强国，有由晋分出的韩、赵、魏，有已经兼并吴、越的楚，有久已强大的秦、齐，有北方新兴的燕。这七国，差不多是这时仅存的独立国了。从春秋初叶起，宗周旧域和长江流域已慢慢地有了一种正常的交通关系。到了战国，这种情形更为成熟。

吴，从鲁成公七年起，吴王寿梦用楚国的逃亡大夫巫臣为行人，才开始和宗周旧域有了往还。其后，延陵季子北上聘问，历经徐、鲁、齐、郑、卫、晋，吴和诸夏间便有进一步的联络。到了吴王夫差，西征北伐，国势一天比一天雄厚。鲁哀公十二年，夫差和北方诸侯会于橐皋，十三年又会于黄池，便俨然成了诸夏的盟主，吴与诸夏间的交通自然更为密切了。

越在吴的南边，素为吴所屏蔽，和诸夏交通的机会很少。越灭吴后，勾践"与齐晋诸侯会于徐州，致贡于周。周元王使人赐勾践胙，命为伯"。(见《史记·越王勾践世家》)这时，诸夏和东南的交通，比吴王夫差时之可达于现在的江苏境者，更可南进而达于现在的浙江境了。

楚比吴越的建国，早得多。但在早年的记载里，只见楚与北方势力的斗争，未见楚与北方势力间之正常的交通关系。《商颂·长发》说："挞彼殷武，奋伐荆楚。"卜辞说："戊戌卜又伐芈。"(见《新获卜辞写记》第三五八版。芈，是楚姓。)这说的是殷商和楚之间的斗争。古文字中，如令毁说："隹(唯)王于伐楚白(伯)，才(在)炎。"(成王时器)《㝬毁》说："㝬驭(御)从王南征，伐楚荆。"过白毁说："过白(伯)从王伐反荆。"𤔲毁说："𤔲从王伐荆。"(以上，昭王时器。参看郭沫若《两周金文辞大系考释》第一册，以上各器的考释。)诗《小雅》中，如《六月》(宣王时作)说："蠢尔蛮荆，大邦为仇；方叔元老，克壮其犹。方叔率止，执讯获丑。戎车啴啴，啴啴焞焞，如霆如雷；显允方叔，征伐𤞤狁，蛮荆来威。"这说的是宗周和楚之间的斗争。方叔的本领虽能够使"蛮荆来威"，但也不见得宗周和楚之间，就有了正常的交通关系。春秋桓庄以后，楚与诸夏间的往还，才逐渐繁密；聘问会盟的事慢慢地多起来。《论语》说"楚狂接舆歌而过孔子"，大概春秋末季，士大夫往来于齐鲁荆

楚之间者，恐怕已不在少数了。战国初年，楚既灭越，楚的国力直达长江下游；而同时，秦对关东诸国的压迫，也已开始严重。因为时势的需要，楚曾累次挟着它长江南北的全盘领域，和三晋(韩赵魏)燕齐合纵以抗秦。合纵的成绩虽说不好，但楚与诸夏间的交通却可因此一天比一天地密切。我们只要看战国的游士说客，后车数十乘，从者数百人，恣意驰骋于江河南北，便知道原来隔绝于诸夏的长江流域，在这时是已经可以并入中国交通区域之内了。

宗周旧域与长江流域之沟通，是先秦交通，由横的发展，转到纵的发展之一最大的表现。

六

春秋战国时，诸大强国一方面既兼并弱小，同时还要攻伐或同化邻境的戎夷。春秋时，齐桓公替燕北伐山戎，秦穆公用由余西服八国，楚武王南开百濮，都拓地不少。战国"秦昭王时，义渠戎王与宣太后乱，有二子。宣太后诈而杀义渠戎王于甘泉。遂起兵伐残义渠。于是秦有陇西、北地、上郡，筑长城以拒胡。而赵武灵王亦变俗胡服，习骑射，北破林胡、楼烦，筑长城，自代并阴山，下至高阙为塞，而置云中、雁门、代郡。其后，燕有贤将秦开为质于胡，胡甚信之。归而袭破走东胡，东胡却千余里。……燕亦筑长城，自造阳，至襄平，置上谷、渔阳、右北平、辽西、辽东郡以拒胡"。(见《史记·匈奴列传》)燕人有王满者，更在辽西辽东之东，为燕"略属真番朝鲜，为置吏筑鄣塞"。(见《史记·朝鲜列传》)楚威王时，楚已有巴、蜀黔中、苍梧，又"使将军庄跻，将兵循江，上略巴蜀黔中以西。跻至滇池，地方三百里，旁平地肥饶几千里，以兵威定，属楚"。(见《史记·西南夷列传》)燕、赵、秦、楚向邻境戎夷发展的结果，战国末年交通区域之广，北至现在的绥远、察哈尔、热河、辽宁的南部，南至现在的云南、广西的北部，西至现在的甘肃东南部及四川的大部分，东至现在的朝鲜西北隅及东海沿岸各地。这五百多年的发展，中国交通区域之开拓，要比宗周时期增加了三倍以上的幅员。在这种向戎夷开拓的发展中，虽说也有一部分横的发展，但如就春秋战国时期交通区域之整个发展说，纵的发展之表

现得特别显著，却是无可疑的。此后二千年中，虽因了中国疆域之变革，国内交通区域之广狭，时有增减，但各时代的基本交通区域，当鼎盛的时候，也不会比上述之记录能够特别地增加了许多。

七

春秋战国时期，交通区域内部的充实工作，也和戎夷有很大的关系。这时，各国想向外开拓，既须讨伐或同化邻境的戎夷；若想本国内部充实，也须对杂居国境内的戎夷，加以消灭驱逐，或使之屈服同化。《左传》襄公十四年，姜氏之戎驹支对晋范宣子说："昔秦人负恃其众，贪于土地，逼我诸戎。惠公蠲其大德，谓我诸戎，是四狱之裔胄也，毋是翦弃，赐我南鄙之田，狐狸所居，豺狼所嗥。我诸戎除翦其荆棘，驱其狐狸豺狼，以为先君不侵不叛之臣，至于今不贰。"这是屈服同化戎夷的一个好例。《后汉书·西羌列传》说，诸戎"当春秋时，间在中国，与诸夏盟会。鲁庄公伐秦，取邽冀之戎。后十余岁，晋灭骊戎。是时，伊洛戎强，东侵曹晋。后十九年，遂入王城。于是，秦晋伐戎以救周。后二年，又寇京师，齐桓公征诸侯戍周。后九年，陆浑戎自瓜州迁于伊川，允姓戎迁于渭汭，东及轘辕。在河南山北者，号曰阴戎。阴戎之种，遂以滋广。晋文公欲修霸业，乃赂戎狄通道，以匡王室"。"及晋悼公，又使魏绛和诸戎，复修霸业。是时，楚晋强盛，威服诸戎。陆浑、伊、洛、阴戎事晋，而蛮氏从楚。后陆浑叛晋，晋令荀吴灭之。后四十四年，楚执蛮氏而尽囚其人。是时，义渠、大荔最强，筑城数十，皆自称王。至周贞王八年，秦厉公灭大荔，取其地。赵亦灭代戎，即北戎也。韩魏复共稍并伊、洛、阴戎，灭之。其遗脱者，皆逃走，西逾汧、陇。自是中国无戎寇，唯余义渠种焉"。（义渠戎后灭于秦，见《史记·匈奴列传》文。）这是消灭驱逐戎夷的一个粗疏的总结算。同化屈服戎夷，使之辟田垦荒，可以使交通区域内的各地间增加联络的密度。消灭驱逐戎夷，可以除去许多捣乱分子，使交通区域内少了许多障碍。春秋战国人做到了这一步，真是一个大进步。先秦交通区域之所以能作后来中国交通区域之基础者，这也是一个很大的原因。

第三章

先秦的都会

一

先秦的都会，或者说，交通中心，在夏后殷商时期，不甚显著。殷墟卜辞中常有“王入于商”的话头，或者商丘地当殷商东西交通之冲，是当时的一个大都会，也不敢说。

二

宗周时期，雒水之阳在交通上的地位很重要。《逸周书·度邑解》，武王说：“自雒汭延于伊汭，居易无固，其有夏之居。我南望过于三涂，北望过于岳鄙，顾瞻过于有河，宛瞻延于伊雒，无远天室。”这个四通八达，平易无险的地方，在武王眼里，已经看上了。后来，周公相成王，营造洛邑（故城在现在的河南洛阳西五里），规模很大。周先王的宗庙在这里，朝会四方诸侯在这里，收受四方的贡赋也在这里。（见《令彝》《康诰》《史记·周本纪》）召诰

说："王来绍上帝，自服于土中。旦曰：'其作大邑，其自时配皇天，毖祀于上下，其自时中乂。'王厥有成命，治民今休。"周公营造洛邑的意思，也是和武王一样，想在当时交通中心的地方，建设一个政治中心。政治中心既建设成功，原来的交通中心也就更为强固了。

宗周亡后，中国的情形大为改变。洛邑已不能再利见政治上的地位，增加它在交通上的重要了。但洛邑一带，天然环境太好，于是距洛邑不远的洛阳（故城在现在的河南洛阳东北二十里），便相当地代替了洛邑，在交通上仍旧能占着一个中心地位。《史记·货殖列传》说："洛阳，东贾齐鲁，南贾梁楚。"又说："洛阳街居，在齐秦楚赵之中，贫人学事富家，相矜以久贾，数过邑，不入门。"又《苏秦列传》说："周人之俗，治产业，力工商，逐什二以为务。"这可见在战国的时候，洛阳是秦、齐、楚、赵间纵横往来的孔道，并且洛阳很有些人能够利用这种情形作工商业上的经营。张仪说："臣闻争名者于朝，争利者于市。今三川周室，天下之朝市也。"（见《战国策·秦策》）这可见，战国时，洛阳因为交通上地位之重要，成为一个商业上的重心。司马迁记白圭事，说："白圭乐观时变故，人弃我取，人取我与。""能薄饮食，忍嗜欲，节衣服，与用事僮仆同苦乐，趋时若猛兽鸷鸟之发。故曰：吾治生产，犹伊尹吕尚之谋，孙吴用兵，商鞅行法是也。是故其智不足与权度，勇不足以决断，仁不能以取予，强不能有所守，虽欲学吾术，终不告之矣。盖天下言治生，祖白圭。"（见《史记·货殖列传》）这位经商论的创始者，言治生的白圭先生，也就是洛阳或洛阳附近的人。

三

除洛阳外，郑和徐的地位，在春秋的时候，也都很重要。

郑（现在的河南新郑）在春秋初年，本是一个很活跃的国家。自郑庄公死后，它逐渐成为四邻争夺的焦点。它的北方有晋，它的南方有楚，它的西方有秦，它的东方有齐。这几个强国，一旦有事，郑郊就成了一个不可避免的战场；没有事的时候，也就成了各

国使节往来，商贾贸易的孔道。它的地位，在洛阳东南二三百里，地势的冲要也和洛阳相仿佛。不过洛阳毕竟是周室所在，大家还要有点顾忌。郑以一个小国，占着这样四达之地，却不免大大地吃了交通地位的亏了。

郑的女子，所谓“郑女”或“郑姬”，在春秋时，甚至在战国时，很是出名。《郑风》里，咏女子的诗很多，如说：

有女同车，颜如舜华，将翱将翔，佩玉琼琚，彼美孟姜，洵美且都。

野有蔓草，零露溥兮；有美一人，清扬婉兮；邂逅相遇，适我愿兮。

溱与洧，浏其清矣。士与女，殷其盈矣。女曰观乎，士曰既且。且往观乎，洧之外，洵讦且乐。维士与女，伊其相谑，赠之以芍药。

像这样多的，又漂亮，又娴雅，又活泼的女子，往往是一个交通繁盛的都会所常有的一种现象。

徐，在现在的安徽泗县附近，南邻吴，北邻齐鲁，西近楚。徐，在吴未强大的时候，还不见得重要。自从吴接受了巫臣的策划，一面北通上国，一面叛楚，徐就成了吴与北方交通的中心，同时也就成了吴楚必争之地。我们只要看：

鲁襄公二十九年，吴季札历聘诸夏，来往都从徐经过；（见《史记·吴太伯世家》）

鲁昭公四年，楚将伐吴，先执徐子；（见《左传》）

鲁昭公十二年，楚王使荡侯潘子等“帅师围徐，将以惧吴”；（见《左传》）

鲁昭公三十年，吴灭徐，而楚救之；（见《左传》）

鲁哀公十三年，吴与晋会黄池时，得到国中警报，恐怕徐人夹沟而击（见《吴语》）等事，都可见徐在春秋时交通地位的重要。不过，徐地偏东方，与中原的郑相比，就未免很有逊色了。

战国时期的都会，除洛阳外，有邯郸、梁和临淄。

邯郸(现在的河北邯郸)在大河以北，梁(现在的河南开封)在大河以南，和稍为偏西点的洛阳，鼎立而三，都是因为地处中原，占了地望上的便宜。张仪说："魏地方不至千里，卒不过三十万人，地四平，诸侯四通辐凑，无有名山大川之限。……梁南与秦境，西与韩境，北与赵境，东与齐境，卒戍四方。"(见《魏策》。鲍注："他国境或有山川关塞，惟梁无之，皆以卒戍。")苏秦说魏襄王曰："大王之地……地方千里。地名虽小，然而田舍庐庑之数，曾无所刍牧。人民之众，车马之多，日夜行不绝，輷輷殷殷，若有三军之众。"(见《史记·苏秦列传》。《魏策》文，微异。)这可见魏国交通的便利和交通的繁盛。梁以魏的国都，居于魏的腹部。"从郑至梁不过百里，从陈到梁二百余里，马驰人趋，不待倦而至"。(见《魏策》)梁在战国交通上的地位，是无可怀疑的。邯郸，"北通燕涿，南有郑卫"，(见《史记·货殖列传》)东至于齐，西通于秦。它的地位，也许比梁差一点，但也是所谓"四轮之国"，(见《秦策》)是一个管枢四方的好地方。

梁和邯郸，按着一般情势，都应该有茂盛的工商业。但梁的工商业情形，已不能详。而关于邯郸者，则《秦策》称"吕不韦贾于邯郸"。《史记·货殖列传》说："邯郸郭纵，以铁冶成业，与王者埒富。"邯郸的工业和商业，大概都是发达的。

邯郸，颇像春秋时候的郑，也以美女出名。《史记·吕不韦传》说："吕不韦取邯郸诸姬，绝为善舞者与居。"李斯《谏逐客书》说："随俗雅化，佳冶窈窕，赵女不立于侧也。"(见《秦策》)《史记·货殖列传》说："今夫赵女郑姬，设形容，揳鸣琴，揄长袂，蹑利屣，目挑心招，出不远千里，不择老少者，奔富厚也。"《吕不韦传》已指明是"邯郸诸姬"。李斯和《货殖列传》虽泛言"赵女"，但古人爱以国都的风气代表一国的风气，"赵女"却也不妨解释为"邯郸诸姬"的。大概，战国的时候，邯郸倡女的数目，已经很多。她们对于衣饰的式样，体态的表情，娱乐的技术，都受过特殊的训练，下过一番考究的工夫，比春秋时候的郑女，要高明得多了。邯郸的这种现象，和它的工商业之发达，都是一个大都会的表征。

临淄(现在的山东临淄)的情形，和梁及邯郸不同。后两者因

交通上的便利，而有工商业上的发展；临淄则因工商业的发达，而增进交通上的地位。齐滨东海，土地膏腴，且有鱼盐之利，已竟是一个天然的富国。齐先公更“劝女工，极伎巧”。齐的丝织品，产量既多，制造又精，于是遂有“冠带衣履天下”的徽号。李斯《谏逐客书》，所谓“阿缟之饰，锦绣之衣”，也就是齐的名产。临淄以齐的首都，为全国工商品所荟萃的地方，也就是天下商贾所辐辏的处所。苏秦说：“临淄之中，七万户。臣窃度之，不下户三男子。三七，二十一万。不待发于远县，而临淄之卒，固已二十一万矣。临淄甚富而实，其民无不吹竽鼓瑟，击筑弹琴，斗鸡走犬，六博蹹鞠者。临淄之途，车毂击，（“毂”，原作“击”，依《史记·苏秦列传》校改。）人肩摩，连衽成帏，举袂成幕，挥汗成雨，家敦而富，志高而扬。”（见《齐策》）临淄人口的众多，交通的发达，真可说是极一时之盛了。

其他，如秦、楚等国的首都，自然也都是它们本国的大都会。但就当时全部的中国交通区域说，它们却都不能如上述三个地方的重要。以秦在战国时的特别势力，本来也很可增加秦都在交通上的价值。但秦既不居于四方之中，情形和赵魏不同。同时，秦的生产政策，是轻商重农；秦的特产，也只有农作物的发达。《汉书·地理志》说，秦“有鄠杜竹林，南山檀柘，号称陆海，为九州膏腴”。这也说的是秦在竹木及农业上的价值。秦的工商业的不发展，也使秦都咸阳和齐的临淄不能相提并论。另外，秦对于往来的旅客，也很有点限制。《史记·商君传》说：“商君之法，舍人无验者坐之。”《孟尝君传》说：“孟尝君既得出，即驰去，更封传，变名姓，以出关。”《说苑》卷十一，说：“夫秦者，四塞之国也，游宦者不得人焉。愿君为吾为丈尺之书，寄我与秦王。”宗周春秋的时候，虽也有“司寇诘奸”，但和商君在秦所创的“封传”之“验”，大不相同。这无形中，可以使许多的旅客，裹足不前。这对于咸阳之交通的价值，也是很有障害的。

第四章

先秦的道路沟渠和馆邮

一

先秦的道路沟渠和馆邮，在夏后殷商时期，已无可考。我们只知道，宗周时期，政府对于道路的修理和馆舍的设置，都很注意；春秋战国时期，邮传的制度和沟渠的开辟，都已有了相当的成绩。

《周语》说：

定王使单襄公聘于宋，遂假道于陈，以聘于楚。火朝觌矣，道茀不可行也。候不在疆，司空不视涂，泽不陂，川不梁，野有庾积，场功未毕，道无列树，垦田若蓺，膳宰不致饩，司里不授馆，国无寄寓，县无施舍，民将筑台于夏氏。

及陈，陈灵公与孔宁仪行父南冠以入夏氏，留宾不见。

单子归，告王曰："陈侯不有大咎，国必亡。……先王之教曰：雨毕而除道，水涸而成梁。……今陈国，火朝觌矣，而道路若塞，野场若弃，泽不陂障，川无舟梁，是废先王之

教也。"

"《周制》有之，曰：'列树以表道，立鄙食以守路，国有郊牧，疆有寓望，薮有圃草，囿有林池，所以御灾也。……'今陈国道路不可知，田在草间，功成而不收，民罢于逸乐，是弃先王之法制也。"

"周之《秋官》有之，曰：'敌国宾至，关尹以告，行理以节逆之。候人为导，卿出郊劳，门尹除门，宗祝执祀，司空授馆，司徒具徒，司空视涂，司寇诘奸，虞人入材，甸人积薪，火师监燎，水师监濯，膳宰致饔，廪人致饩，司马陈刍，工人展车，百官以物至，宾入如归。是故小大莫不怀爱。其贵国之宾至，则以班加一等，益虔。至于王吏，则皆官正莅事，上卿监之。若王巡守，则君亲监之。'"

在这篇记载里，关于道路者，举出三事。第一，道路按照一定时候去修理，泽潦按照一定时候去陂障，川上按照一定时候建造桥梁。第二，道路旁边，种植树木，以作道路的标记；四郊设置屋庐，储藏食品，作为守卫道路的地方。第三，设置司空，管理路政。关于馆舍者，以举出两事。第一，馆舍分为馆、寄寓和施舍三种。后二种似专为平民设，前一种似专为国家宾客设。第二，管理馆舍和招待宾客的，也都各设有官职。各等不同阶级的宾客，有各种不同的招待办法。此外，更有一句值得注意的话，就是说"宾人如归"。这样，对于一个宾客的各方面，只要在乎正轨之中，都要设法使他安适满意了。诸如此类的办法，单襄公都归之于周制，周之秋官，以及先王之教，则这些办法应该是宗周时期的情形了。同时，单襄公因为陈灵公没有按着这些办法去做，便以为，"陈侯不有大咎，国必亡"的重要条件。这也好像是，春秋时期诸夏之国，除了陈国等少数例外，大多数都还是按着宗周时期的办法去做了。

除《周语》外，在别的书里，我们还可以找着一些零碎的材料，足与单襄公的话相印证。例如《小雅·大东》说："周道如砥，其直如矢；君子所履，小人所视。"这就是说宗周道路的平坦和正直。《小雅·采薇》说："昔我往矣，杨柳依依；今我来思，雨雪霏霏。

行道迟迟，载渴载饥；我心伤悲，莫知我哀。"《召南·甘棠》说："蔽芾甘棠，勿翦勿败，召伯所憩。"这可见宗周时期，王畿道旁树木之多，以及一般人爱惜树木的习惯。《左传》襄公三十一年，子产说，晋文公时，"司空以时平易道路"。司空的名称和职务，也都和周语相同。孟子说："岁十一月徒杠成，十二月舆梁成。"(见《离娄下》)孟子所说建造桥梁的时期虽不必与单襄公合，但对于建造桥梁之有一定的时候，则仍旧是相同的。又如，《易旅卦》六二爻辞说："旅即次，怀其资，得童仆，贞。"九三爻辞说："旅焚其次，丧其童仆，贞，厉。"这是旅客住宿问题，在宗周初年，已经很有人注意了。此后，政府适应当时的需要，制定了一种馆舍制度，是一件很可能的事。《左传》襄公三十一年，子产对晋范匄说："侨闻(晋)文公之为盟主也，宫室卑庳，无观台榭，以崇大诸侯之馆。馆如公寝，库厩缮脩。……圬人以时，塓馆宫室。诸侯宾至，甸设庭燎，仆人巡宫，车马有所，宾从有代，巾车脂辖，隶人牧圉，各瞻其事。百官之属，各展其物。公不留宾，而亦无废事。忧乐同之，事则巡之，教其不知，而恤其不足。宾至如归，无宁菑患，不畏寇盗，而亦不患燥湿。"这一段话，简直和单襄公所说的大同小异。这可见从宗周直到春秋，贵族旅客在旅行时期内，不能算不舒服了。

二

战国时期，若依当时的交通状况和军事规模来说，馆舍和道路，都应该很有点发展。但可惜材料太少，我们知道的很有限。

《史记·苏秦列传》说："韩绝其粮道。"《史记·廉颇蔺相如列传》说："秦将白起闻之，纵奇兵，佯败走，而绝其粮道。"这种粮道，无论是永久性的，或是临时性的，似乎都应该是一种平易、宽阔，并能尽量避免各项障害的道路。

战国时所开，最有名的路，是金牛道。现在由陕入川的南栈道，自沔县而西，南至四川剑阁县的大剑阁，据说就是金牛道故道，乃秦伐蜀时所开。但当初是否栈道，不可得而知。"栈道"一

名见于《战国策》。《齐策》说，田单"为栈道木阁，而迎王与后于城阳山"。《史记·高祖本纪》索隐："栈道，阁道也。……崔浩云：险绝之处，傍凿山岩，而施版梁为阁。"这恐怕是栈道之最早的记载。这种方法可说是战国时期对付山路的一种新方法。

战国时期的馆舍，普通说是传舍。如《史记·廉颇蔺相如列传》说"舍相如广成传舍"，就是一个很好的例子。孟尝君给宾客设备的馆舍，虽有传舍、幸舍、代舍三等，但它们的总名还叫做传舍。所以他的传舍长，管"传舍"的事，也管幸舍和代舍的事。孟尝君的各种传舍，和宗周春秋时期的各种馆舍，性质上很有点不同。后者都是国家设立的，孟尝君的馆舍却是纯粹私人的。《韩非子·说林上》："杨子过于宋东之逆旅，有妻二人，其恶者贵，美者贱。……逆旅之父答曰：'美者自美，吾不知其美也；恶者自恶，吾不知其恶也。'"《史记·商君列传》说："商君亡至关下，欲宿客舍。客人不知其是商君也，曰：'商君之法，舍人无验者，坐之。'"《张仪列传》说："使人微随张仪，与同宿舍，稍稍近就之。"这所谓逆旅，所谓客舍，所谓宿舍，似乎已不仅是纯粹私人所有，并且已经很像一种私人公开经营的旅馆事业，和孟尝君的各种传舍，性质上又很不同了。但如轻商重农的秦，在战国时候已经有了这种私人经营的旅馆事业，则在商业昌盛的临淄、邯郸和梁，这种事业还应该更为发达。

三

春秋战国时期的邮传制度，大概是在相当距离间置邮或置传舍。邮，或传舍，预备得有遽，有驿，有徒。遽，是用车。徒，是徒步。《左传》僖公三十三年，郑弦高"且使遽告于郑"。杜注："遽，传车。"《吴语》，吴王说："徒遽来告，孤日夜相继，匍匐就君。"韦注："徒，步也。遽，传车也。"驿，似是用马。顾炎武说："《汉书·高帝纪》'乘传诣雒阳'。师古曰：'传，若今之驿，古者以车，谓之传车。其后，又单置马，谓之驿骑。'窃疑此法，春秋时当已有之。如：楚子乘驲会师于临品。祁奚乘驲而见范宣子。楚

子以驲至于罗汭。子木使驲谒诸王。楚人谓游吉曰：'吾将使驲奔问诸晋，而以告。'《国语》，晋文公乘驲自下脱，会秦伯于王城。《吕氏春秋》，齐君乘驲而自追晏子，及之国郊。皆事急不暇驾车，或是单用驿马，而注疏家未之及也。"（见《日知录》卷二九，"驿"条下）古书中，不言徒、遽、驿，而如《汉书·高祖纪》之单言传者，也很多。说者或以传系用车，或以传系用马，解释颇不一致。其实传是遽和驿的总名，有时可指用车说，有时也可指用马说。《韩非子·外储说左上》："齐景公游少海，传驿从中来谒。……景公遽起，传骑又至。"《史记·范雎蔡泽列传》说："于是秦昭王大说，乃谢王稽，使以传车召范雎。"此传可用于车，也可用于马，甚为显然。《史记·孟尝君列传》说："秦昭王后悔出孟尝君，求之已去，即使人驰传追之。"又《史记·魏公子列传》说："公子与魏王博，而北境传举烽，言赵寇至，且入界。……居顷，复从北方来传，言曰：'赵王猎耳，非为寇也。'"这两条所说的传，大概都是指传骑说的。

置邮或传舍，完全是由于政治上和军事上的作用。邮或传舍所预备的驿、遽、徒，都是为传递消息之用。孔子说："德之流行，速于置邮而传命。"（见《孟子·公孙丑上》）邮传最大的好处，就是传达消息时，传达得快。

春秋时的邮或传舍，是否可以让旅客住宿，无明文可考。但战国时的邮或传舍之供人住宿，甚为明白。前文曾引《史记·廉颇蔺相如列传》文说："舍相如广成传舍。"《史记·白起王翦列传》也说："武安君既行，出咸阳西门十里，至杜邮。"这都是证据。我疑惑，邮或置舍，是由宗周时期各级馆舍所发展出来的一种副业。所以，一直到战国末季，邮或传舍，一方面是邮传的机关，一方面还是让旅客住宿的。

四

春秋战国时期开辟的沟渠很多。但如很有名的郑国渠，和西门豹、史起引漳溉邺的十二渠，似都专于灌溉，未必对于交通上有什么贡献。这些渠外，《史记·河渠书》和《汉书·沟洫志》所记鸿沟

等六渠，却和交通上的关系很大。今录《河渠书》原文如下：

（一）“荥阳下，引河东南为鸿沟，以通宋、郑、陈、蔡、曹、卫；与济、汝、淮、泗会”；

（二）“于楚，西方则通渠汉水云梦之野”；

（三）“东方则通鸿沟江淮间”；

（四）“于吴，则通渠三江五湖”；

（五）“于齐，则通菑济之间”；

（六）“于蜀，蜀守冰凿离碓，辟沫水之害，穿二江成都之中”。

这六个渠，据说，“皆可行舟，有余则用溉浸”。当初开辟这六个渠的时候，大概都是从交通上着眼的，和郑国渠、漳渠的情形不很一样。楚西方之渠，为春秋时孙叔敖所开。楚东方之渠，是春秋末季吴王夫差所开。蜀渠是战国秦昭王时所开。（参看王先谦《汉书补注》、张守节《史记正义》）鸿沟和吴渠、齐渠的开辟时期，无从确考，但依其规模之大和交通渠之需要说，似乎都不是春秋以前所能有的。

在这六个渠中，鸿沟和楚东方之渠，在交通的意义上，最为重要。楚东之渠，就是《左传》（哀公九年）所谓邗沟，《水经注》所谓韩江或邗溟沟，现在江南运河的故道：从现在的江都，经射阳湖，西北到淮安，入淮。鸿沟，据《汉书·地理志》和《水经注》，始自荥阳（现在的河南荥泽西南），和济水同出于河。东南与济水分流，号莨荡渠。过中牟（现在的河南中牟东境）的北境，东南至浚仪（现在的河南开封境内），与梁沟合，始有鸿沟的称号。至此，鸿沟之南流者，别称沙水；东流者，为汳水。

沙水，南流至扶沟（现在的河南扶沟东北境）、长平（现在的河南西华东北境），东南至陈（现在的河南淮阳境），分为二支。一支为新沟水，入颍水，由颍水，到下蔡（现在的安徽凤台境）入淮。一支，经过宁平（现在的河南鹿邑西南境）、新阳（现在的安徽太和西北境）、城父（现在的安徽亳县东南境）、山桑（现在的安徽蒙县北境）、龙亢（现在的安徽怀远西北之龙亢集）、义成（现在的安徽怀远东北境），南入于淮。另外，有涡水，也出自沙河，流经扶沟、阳夏（现在的河南太康）、宁陵（现在的河南宁陵南境）、襄邑

(现在的河南睢县城西)、苦(现在的河南鹿邑东境)、谯(现在的河南亳县县治)、城父、山桑、龙亢、义成，也入于淮。

汳水，自浚仪，流经陈留(现在的河南陈留)、小黄(现在的河南陈留东北境)、雍丘(现在的河南杞县县治)、外黄(现在的河南杞县东境)、甾(现在的河南考城东南境)，为甾获渠。更经宁陵、睢阳、蒙(二县均在现在的河南商丘境)，为获水。更经己氏(现在的山东曹县东南境)、虞(现在的河南虞城城西)、下邑、杼秋(二县均在现在的江苏砀山东境)、竬、萧、彭城(并在江苏安徽北部)诸县人泗，由泗入淮。

鸿沟源流所经，睢阳、蒙襄邑是宋地，荥阳、中牟是郑地，陈和陈留是陈地，下蔡是蔡地，浚仪(疑为当初卫邑浚与仪底合称)是卫地。和鸿沟相通的济水，流经定陶(现在的山东定陶城西北)，定陶是曹地。所以，《河渠书》说，鸿沟通宋、郑、陈、蔡、曹、卫之间。鸿沟源流，出于济，入于淮，济、汝、泗也无不入于淮。所以《河渠书》又说，鸿沟与济、汝、淮、泗会。(以上，用《汉书补注》、檃《括地理志》及《水经注》语意。)邗沟和鸿沟，大体上都是南北流，这对于春秋战国时期南北的沟通，贡献是很大的。

第五章

先秦的交通工具

一

先秦的交通工具，据说，在夏后氏时期，已有车和舟。

车，《墨子·非儒》篇、《荀子·解蔽》篇、《吕氏春秋·审分览》和《世本》，(《山海经·海内经》注引)都说是奚仲作。《左传》定公元年，说："薛之皇祖奚仲，居薛，以为夏车正。"《山海经·海内经》说："奚仲生吉光，吉光是始以木为车。"二书所记，和《墨子》等书不同，但其以夏时有车，并且车和奚仲有密切的关系，则各书都是相同的。

舟，《墨子·非儒》篇说是巧倕作，《吕氏春秋·勿躬》说是虞姁作，《山海经·海内经》说是番禺作，世本(《山海经·海内经》注引)说是共鼓、货狄作。虞姁或番禺，和共鼓或货狄，不知是否一人二名，或一人多名。但番禺是奚仲之父，巧倕，和番禺是兄弟行，这在《山海经·海内经》内，是有记载的。奚仲是夏人，他的父亲番禺和诸父巧倕，总也不至于不是夏人吧。

关于舟，夏人有一个著名的故事。《论语·宪问》说："羿善射，奡荡舟。"奡，《天问》王逸注引作浇。荡，有精娴猛锐的意思，和上文"善射"之"善"，相对当。顾炎武说："古人以左右冲突为荡阵，其锐卒谓之跳荡，别帅谓之荡主。"(《日知录》卷七，"奡荡舟"条下)这解释荡字的意思，最好。《左传》襄公四年，说："昔有夏之方衰也，后羿自鉏迁于穷石，因夏民以代夏政。恃其射也，不脩民事，而淫于原兽。弃武罗、伯困、熊髡、龙圉，而用寒促。……浞行媚于内，而施赂于外，愚弄其民，而虞羿于田。树之诈慝，以取其国家。外内咸服。……浞因羿室，生浇及豷，恃其谗慝诈伪而不德于民。使浇用师，灭斟灌及斟寻氏，处浇于过，处豷于戈。"在这一件惊天动地的大事里，浇灭斟寻氏，就大大地施展了他荡舟的本领。《竹书纪年》帝相二十七年，"浇伐斟鄩，大战于潍，灭之"。《天问》："覆舟斟鄩，何道取之?"都说的是一件事情。从这个故事看来，是夏后氏时期，已有以操舟出名的人了。

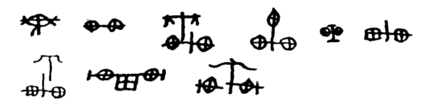
二

殷商的交通工具，较夏后氏为进步。据说，在夏后氏时期，殷的先公先王，不只有车，并且他们的车已经乘马和服牛。乘马的创始者，各书所说，颇有不同。《荀子·解蔽》篇说："乘杜作乘马。"《吕氏春秋·勿躬》说："乘雅作驾。"注："雅，一作持。"《周礼》校人注引《世本作篇》说："相士作乘驾。"依王国维的研究，相士系相土之讹，是殷人很早的先王。相土或单名土，又假作杜。"杜"声近"持"，故又作持。以其作乘马，故又称之为乘杜。殷墟卜辞中，有⚲字，王国维以为即土字，"当即相土"。(详见《殷卜辞中所见先公先王考》，"相土"条下，《观堂集林》卷九)服牛的创始者，是王亥。王国维对于王亥和王亥之作服牛，有很详瞻的考证。他说："卜辞多记祭王亥事。《殷墟书契前编》有二事。……《后编》中又有七事。……龟甲兽骨文字有一事。……观其祭日用辛亥，其牲用五牛，三十牛，四十牛，乃至三百牛，乃祭礼之最隆者，必为商之先王先公无疑。案《史记·殷本纪》及《三代世表》，商先祖中无王亥，

惟云‘冥卒，子振立；振卒，子微立’。《索隐》：‘振，《系本》作核。’《汉书·古今人物表》作垓。然则《史记》之振，当为核，或为垓字之讹也。《大荒东经》曰：‘有困民国，句姓而食。有人曰王亥，两手操鸟，方食其头。王亥托于有易河伯仆牛。有易杀王亥，取仆牛。’郭璞注引《竹书》曰：‘殷王子亥宾于有易而淫焉。有易之君绵臣杀而放之。是故殷主甲微假师于河伯，以伐有易，克之，遂杀其君绵臣也。’今本《竹书纪年》：‘帝泄十二年，殷侯子亥宾于有易，有易杀而放之。十六年，殷侯微以河伯之师伐有易，杀其君绵臣。’是《山海经》之王亥，古本《纪年》作王子亥，今本作殷侯子亥。又，前于上甲微者一世，则为殷之先祖冥之子，微之父无疑。卜辞作王亥，正与《山海经》同。又祭王亥，皆以亥日。则亥乃其正字，二字形近而讹。”又说：“王亥之名及其事迹，非徒见于《山海经·竹书》，周秦间人著书，多能道之。《吕览·勿躬篇》：‘王冰作服牛。’案篆文冰作仌，与亥字相似。王冰亦王亥之讹。《世本作篇》，‘胲作服牛’，其证也。服牛者，即《大荒东经》之仆牛。古，服仆同音。《楚辞·天问》：‘该秉季德，厥父是臧；胡终弊于有扈，牧夫牛羊？’又曰：‘恒秉季德，焉得夫朴牛？’该即胲，有扈即有易，朴牛亦即服牛。盖夏初奚仲作车，或尚以人挽之。至相土作乘马，王亥作服牛，而车之用益广。《管子·轻重戊》云：‘殷人之王，立帛牢，服牛马，以为民利，而天下化之。’盖古之有天下者，其先皆有大功德于天下。……王亥祀典之隆，亦以其为制作之圣人，非徒以其为先祖。周、秦间王亥之传说，胥由是起也。”（见《殷卜辞中所见先公先王考》，“王亥”条下，《观堂集林》卷九）据王氏这篇考证，是各书所记，虽有振、核、垓、冰、胲、该等异文，却都是亥的通假和讹讹；而关于王亥作服牛的传说，各书都是一致的。此外，据近人的考证，殷人还有服象的事。罗振玉说：“象为南越大兽，此后世事，古代，则黄河南北亦有之。‘为’字，从手牵象，则象为寻常服御之物。今殷墟遗物，有镂象牙礼器，又有象齿甚多。卜用之骨，有绝大者，殆亦象骨。又卜辞田猎有‘获象’之语，知古者原有象，至殷世尚盛也。王氏国维曰：‘《吕氏春秋·古乐》

篇：商人服象，为虐于东夷，周公乃以师逐之，至于江南。’此殷代有象之确证矣。”（见《增订殷墟书契考释》卷中）徐中舒作《殷人服象及象之南迁》一文，（见《中央研究院历史语言研究所集刊》第二本第一分）旁征博引，其说较罗氏为尤详。殷人之服象，大概是事实，已无可疑。不过殷人之服象，是专于负载呢，或是还用于驾车呢，却不可知了。

车，在甲骨文字中，作



（孙海波《甲骨文编》卷十四集录）

诸形。这可见殷人的车，已有车厢、车辕和两个车轮了。甲骨文字中，又有舆字，作



（《殷墟书契前编》卷五，页十六）

罗振玉说："案《考工记》，舆人为车。此象众手造车之形。"（《增订殷墟书契考释》卷中）照罗氏说，这个舆字似乎应该起于制车术已经成为专门职业之后。现在我们虽不敢仅凭一个字的形式去断定罗说的是非，但殷人制车的考究，却是值得注意的。周封同姓诸侯，分配战利器，"分鲁公以大路大旂，夏后氏之璜，封父之繁"，"分康叔以大路，少帛，绮茷，旃旌，大吕"，"分唐叔以大路，密须之鼓，阙巩，沽洗"，（见《左传·定公四年》）都拿大路（一种车名）和许多宝货并列。孔子说"乘殷这路"，也以殷车为"为邦"要事之一。这都可见殷车的精良。从此看来，殷时之有专门制车工人，也是很可能的。

殷人之交通工具，于车外，也用舟。舟，甲骨文字作



（孙海波《甲骨文编》卷八集录）诸形。这些舟字所表示的，不如前面所举的那些车字，复杂而显明。从这些舟字的形式看来，我们只能想象，殷人的舟已是用许多材料所构成，对于舟的全身，似乎已颇注意于各部分之匀称了。殷人承夏人之旧土，也是夹河而居，他们的水上交通是应该有点相当发展的。

三

宗周时期，车的种类，逐渐增加，约举之，有路车，有戎车，有舆，有辇。舆辇，大概是一般民众用的车。舆是服牛的。辇是人挽的。所以《易·睽·六三》说“见舆曳，其牛掣”，《小雅·黍苗》说“我任我辇”。戎车，是战士用的。路车是王侯卿大夫和将帅用的。戎车，在这几种车中，似数目最多；而路车则最美。《小雅·采芑》说“方叔莅止，其车三千”，宗周王室戎车之盛可见。《采芑》又说：“路车有奭，簟茀鱼服，钩膺鞗革。”“方叔率止，约軧错衡，八鸾玱玱。”《出车》说：“我出我车，于彼郊矣；设此旐矣，建彼旄矣。”这都是说路车之美。于此我们可以想见周之路车，车身涂朱；上建美丽的旗帜，后有文竹编制的障蔽；车上放着鱼皮的箭袋，车毂包着坚韧的革皮；车衡上画着综错的图案，马胸下悬着巨大的樊缨；马辔上有下垂的革条；马口两旁配着一对对的鸾铃，车马走动的时候，旗帜飘扬着，革条拂动着，鸾铃和鸣着，既好看也好听。宗周贵族车马享用之美，恐怕远非初创路车的殷人所能比拟了。

周人御车，对于技术上，很有点考究。《小雅·车攻》说：

> 四黄既驾，两骖不猗；不失其驰，舍矢如破。
> 萧萧马鸣，悠悠旆旌；徒御不惊，大庖不盈。

御车的时候，要疾徐适中，要徒容自得：这是周人之典型的御车术。《皇皇者华》说，“六辔如濡”，“六辔如丝”，“六辔沃若”，“六辔既均”，也都是于精练中，讲究从容，讲究安闲。

舟，周人有一种新的用法。《大雅·大明》说：“造舟为梁。”这就是用舟搭浮桥的办法，在周以前，尚未见过这样的记载。又《棫朴》说：“淠彼泾舟，烝徒楫之。”宗周时，或已经有比较大型的舟，所以要许多人来楫之了。舟在夏后氏时期，虽已经有一部分人讲究操舟的技术，但直到宗周初年，舟之应用似还不见得普遍。《尚书·君奭》论行政的艰难说：“今在予小子旦，若游大川。”《易卦爻辞》中，说“利涉大川”和“不利涉大川”的话头，也特别多。这可见，在宗周初年，至少西土之人对于水上交通，还颇怀着畏惧的心理。到了宗周中叶以后，“舟人之子，熊罴是裘”，（《小雅·大东》）舟人已经能借着舟发财了，舟的应用或者已经有了相当的发展。

四

春秋战国时期，交通工具很有点变化。其中最要者，是马之单骑。春秋时，驿传用马，上章已经说过。现在所要说的是，春秋时，虽非驿传，也有单独用马的。《左传》昭公二十五年，“左师展将以公乘马而归”。（正义引刘炫说：“欲共公单骑而归。”）《韩非子》说：“秦穆公送重耳，畴骑二千。”如《韩非子》所说，则春秋时已经有骑兵了。战国中叶以后，各国单骑的风气很盛。所以苏秦游说六国时，指出赵、楚各有骑万匹，燕、魏各有骑六千匹，以为四国兵力强大的证据。后来赵武灵王提倡胡服，给骑士们一种极大的便利，骑风一定比以前还要兴盛。（普通以骑射始于赵武灵王。《日知录》卷二九，“骑”条下，说：“公子成之徒谏胡服而不谏骑射，意骑射之法必有先武灵而有之者矣。”苏秦所说，固可证顾氏的假设，而《史记·赵世家》说“始出胡服令”，《六国表》说“初胡服”，均不言“始骑射”，尤可证明。）

骑风既盛，戎车在军事上的地位，和在车类中的地位，都逐渐低落。战国时，赵、楚既各有骑万匹，燕、魏各有骑六千匹，而

赵、楚的戎车却只各有一千乘，燕、魏各有六百乘。秦也有骑万匹，而戎车也只一千乘。骑和戎车的数目相差很远。同时，若拿五国中任何一国的戎车数目和宗周王室戎车的数目(见上文)相比，也差得很多。但戎车的地位虽逐渐没落，别种车子却还是在发展着，"临淄之涂，车击毂"。魏国"人民之众，车马之多，日夜行不绝，輷輷殷殷，若有三军之众"。这就可见别种车子的发展，和戎车的情形是大不相同了。

由戎车到单骑之变迁，其中有不得不变的原因在。顾炎武说："春秋之世，戎翟之杂居于中夏者，大抵皆在山谷之间，兵车之所不至。齐桓晋文仅攘而却之，不能深入其地者，用车故也。中行穆子之败翟于大卤，得之毁车崇卒。而智伯欲代仇犹，遗之大钟，以开其道，其不利于车可知矣。势不得不变而为骑。骑射，所以便山谷也。"(见《日知录》卷二九，"骑"条下)这段话，把它们变迁的原因。说得很明白。这也可见，春秋战国时交通工具的发展，和当时民族混合运动之关系的一斑。

舟的利用，在春秋时，很有进步。《左传》僖公十二年："秦于是乎输粟于晋，自雍及绛相继，命之曰泛舟之役。"自雍及绛之水道，系自渭河东下，入黄河，折而北，以达于临绛之汾水。自起点到终点，有六七百里水路。这样长的水路，船只居然能够前后相继，或不免出于左氏过度的浮夸，但也可以想见春秋时秦晋舟楫之盛了。春秋末叶，吴与楚战，越与吴战，都用舟师。而吴伐齐，命徐承率舟师自海入齐；越伐吴，命范蠡率师沿海诉淮，绝吴归路。这时，如无巨型的舟，娴熟的技术，自然是做不到海上航行的。战国时，张仪说楚王曰："秦西有巴蜀，大船积粟，起于汶山，浮江已下，至楚三千余里。舫船载卒。一舫载五十人与三月之食。下水而浮，一日行三百余里。里数虽多，然而不费牛马之力，不至十日而距扞关。"(见《史记·张仪列传》)战国时，内河航行的速度和负载的重量，于此也约略可见了。

春秋时，水上交通工具，舟之外，有方，有刀，有泭，有桴。战国时，陆路交通工具，马之外，有橐驼，有駃騠。《诗·谷风》：

“就其深矣，方之舟之。”又《河广》：“谁谓河广，曾不容刀?”《齐语》：“方舟设泭，乘桴济河。”刀是小船。方泭，桴，都是用木编成的筏。苏秦说楚王：“燕代橐驼良马，必实外厩。”李斯《谏逐客书》：“骏良駃騠，不实外厩。”橐驼駃騠，原来都是北戎的“奇畜”，(见《史记·匈奴列传》)大概在燕、赵战胜北戎以后，中国才有的。

第六章

战国晚期之关于交通的传说想象和理想

一

战国晚期，因交通的发达，使当时敏感的人有两种很有意义的感觉。其一，是感觉世界之大，非中国所能尽。其二，是感觉中国各部分互相需要的密切。《天问》开首说："东西南北，其修孰多？南北顺墮，其衍几何？"这类问题的提出，就表示出有第一种感觉者的心情。李斯谏秦王逐客，说："今陛下致昆山之玉，有随、和之宝，垂明月之珠，服太阿之剑，乘纤离之马，建翠凤之旗，树灵鼍之鼓。此数宝者，秦不生一焉，而陛下今说之何也？必秦国之所生然后可，则是夜光之璧不饰朝廷，犀象之器不为玩好，郑、卫之女不充后宫，而骏良駃騠不实外厩，江南金锡不为用，西蜀丹青不为采。所以饰后宫，充下陈，娱心意，说耳目者必出于秦，然后可，则是宛珠之簪，傅玑之珥，阿缟之衣，锦绣之饰不进于前，而随俗雅化，佳冶窈窕，赵女不立于侧也。"这些话，也可表示有第二种感觉者之一

部分的心情。基于第一种感觉，于是有大九州大四极的想象和昆仑与三神山之传说。基于第二种感觉，于是有《禹贡》中交通系统的理想，和《周礼》中交通制度的理想。（关于《周礼》的著作时期，钱穆在《燕京学报》第十一期发表的《周官著作时代考》，论证甚详。关于《禹贡》的著作时期，也可以在《史学年报》第一卷第五期，顾颉刚《州与岳的演变》里，得到一些重要的意见。）

二

大九州的想象，以驺衍所说，最为完备。驺衍有书十余万言，久已不传。今据《史记·孟子荀卿列传》所记，知道“其语闳大不经，必先验小物，推而大之，至于无垠”。“先列中国名山大川，通谷禽兽，水土所殖，物类所珍，因而推之及海外人之所不能睹”。“以为儒者所谓中国者，于天下乃八十一分居其一分耳。中国名曰赤县神州。赤县神州内自有九州，禹之序九州是也，不得为州数。中国外，如赤县神州者九，乃所谓九州也。于是，有裨海环之。人民禽兽莫能相通者，如一区中者，乃为一州。如此者九，乃有大瀛海环其外，天地之际焉”。这是以全世界为九大州，每大州中又各有九小州。中国只是九小州中的一州。儒者所说的九州，在驺衍看来，只是中国这个小州自己境内更小的九州而已。

大四极的想象，《吕氏春秋·有始览》和《山海经·海外东经》都有记载。《吕氏春秋·有始览》说：“凡四海之内，东西二万八千里，南北二万六千里，水道八千里，受水者亦八千里。”这说的是中国的四极，可以说是小四极。《吕氏春秋·有始览》又说：“凡四极之内，东西五亿有九万七千里，南北亦五亿九万七千里。”这才说的是大四极。大四极的纵横里数相乘，差不多是小四极面积的四十九倍了。《山海经·海外东经》说：“帝命竖亥步自东极，至于西极，五亿十选（万）九千八百步。”这所说东西极间的距离，比《吕氏春秋·有始览》所记更长。如果“五亿十选九千八百步”，可以折合“一百三十八万九千一百九十四里弱”，（顾颉刚所合里数）而南北之长一如东西，则这种大四极，更要为《吕氏春秋·有始览》中的小四极之九十八倍多了。

昆仑和三神山的传说，一为关于西荒者，一为关于东海者。《山海经·西山经》说："昆仑之丘，是实惟帝之下都，神陆吾司之。其神状，虎身而九尾，人面而虎爪。是神也，司天之九部及帝之囿畤。河水出焉，而南流东注于无达。赤水出焉，而东南流注于氾天之水。洋水出焉，而西南流注于丑涂之水。黑水出焉，而西流于大杅。"《海内西经》说："海内昆仑之墟在西北，帝之下都。昆仑之墟方八百里，高万仞。……面有九井，以玉为槛。面有九门，门有开明兽守之，百神之所在。在八隅之岩，赤水之际，非仁羿莫能上岗之岩。"《大荒西经》说："西海之南，流沙之滨，赤水之后，黑水之前，有大山，名曰昆仑之丘。有神，人面，虎身，有尾皆白，处之。其下，有弱水之渊环之。其外有炎火之山，投物辄燃。有人戴胜，虎齿，有豹尾，穴处，名曰西王母。"这是说，昆仑在西北，为河水、赤水、洋水、黑水所从出。它是上帝的下都，有神陆吾和西王母住着。除了仁羿，普通人是上不去的。《史记·封禅书》说："自威、宣（齐威王、齐宣王）燕昭使人入海，求蓬莱、方丈、瀛州。此三神山者，其传在勃海中，去人不远。患且至，则船风引而去。盖尝有至者，诸仙人及不死之药皆在焉。其物禽兽尽白，而黄金银为宫阙，望之如云。及到三神山，反居水下。临之，风辄引去，终莫能至云。"这是说，三神山在勃海中。山上有许多仙人和长生不死的药。但人总是不能航行到这个地方。有时，看着船快走到了，却都被风吹跑了。（以上三段，用顾颉刚《汉代以前中国人的世界观念与域外交通的故事》中的意思，《禹贡》半月刊五卷三四合期。）

大九州和大四极的想象，诚如《史记》所说，是"闳大不经"。昆仑和三神山的传说，也很恍惚迷离。但在这种闳大不经和恍惚迷离中，有一种真实——一种向域外发展的企图，一种对于异域景物的热望。这并不是一件滑稽的事情，它实在象征着一种打开世界壁垒的努力，它在预告一个将要来到的新的时代之一面。

三

《禹贡》是一部依托夏禹治水的书。书中所说的，是夏禹治水

的顺序和各州贡赋所经的道路。《禹贡》开卷虽说“随山刊木，奠高山大川”，但实际上差不多全说的是各地水道。《禹贡》中理想的交通系统，也就是一种水上交通的系统。

《禹贡》的作者，就他个人的视野，分当时的中国为九州。每州之内，各有它自己的水道；州与州间，另外有彼此互通的水道。

《禹贡》最先提到的，是冀州。冀州约当现在的山西全省和河北省的西北部，东西南三面都临着黄河。境内有汾水，（所谓“既修太原，至于岳阳者”）有衡漳，有卫水，或西南流，或东南流，都入于河。冀州是京师所在，为其他八州贡赋输入的总汇，可以说是《禹贡》中的交通中心。

冀州的东边是兖州，约当现在的河北省东南部和山东省西北的一小部分，西北临黄河，东南临济水。境内有灉水，有沮水，有漯水。它入贡的道路，是从济水、漯水转入黄河，向西南航行，直达冀州。

兖州的东南，是青州，约当现在的山东半岛，东临海，西北至泰山。境内有潍水，有淄水，有汶水，有济水。它入贡的道路，是从汶水，入济水，折入黄河，以达冀州。

青州的西南，是徐州，约当现在山东南部的一小部分，和江苏、北部，安徽东北的一部分，北达泰山，东临海，南临淮。境内有沂水，有泗水。它入贡的道路，是从淮泗，入黄河，以达冀州。

徐州的南边是扬州，北边是淮水，东边是海，约当现在的江苏、安徽南部以南。境内有三江，有震泽。它入贡的道路，是沿江入海而北，折入淮、泗，转入黄河，以达冀州。

扬州的西边是荆州，北至荆山，南至衡山之南，约当现在的湖北以南。境内有江、汉，有沱、潜。它入贡的道路，是从江、沱、潜、汉，经过洛水，转入黄河，以达冀州。

荆州的北边是豫州，在荆山的北边，黄河的南边，约当现在的河南省。境内有伊水、洛水、瀍水、涧水、荥水、波水。它入贡的道路，是自洛水，入黄河，以达冀州。

豫州的西南是梁州，东至华山之阳，西据黑水，约当现在的陕西南部，甘肃极南的一小部，和四川的北部。境内有沱，有潜，有

桓水，有沔水。它入贡的道路，是自潜水，经过沔水，入于渭水，横渡黄河，而达冀州。

梁州的北边是雍州，东临黄河，西据黑水，约当现在的陕西北部，和甘肃的南部。境内有泾水，有沣水。它入贡的道路，西北境的贡赋自积石山下，沿黄河直到龙门山下，和东南境的贡赋，会于渭河，入黄河之口，渡过黄河东岸，以达于冀州。

总计八州贡赋所经，以黄河为一最大干线。北方数州境内，都有黄河的支流。南方数州之水道，与黄河不通者，则自海以入于河。这些水道之分布，固为天然所形成。但把这些水道很有系统地写出来，分别派作各州贡赋的道路，这不能不说《禹贡》作者是有建设水上交通系统的理想了。

四

《周礼》是一部讲典章制度的书。这书固不专为讲交通制度而设，但关于交通制度颇有具体的规划。

《周礼》定有道路和馆舍的制度。《地官》“遂人”下说：“凡治野，夫间有遂，遂上有径。十夫有沟，沟上有畛。百夫有洫，洫上有涂。千夫有浍，浍上有道。万夫有川，川上有路，以达于畿。”水路和陆路，互相依附。小者有每夫间的遂径，（每田百亩为一夫）大者有万夫间的川路，整整齐齐地由干而支，四方无不条达。这是《周礼》中的道路制度。《地官》“遗人”下说：“凡田野之道，十里有庐，庐有饮食。三十里有宿，宿有路室，路室有委。五十里有市，市有候馆，候馆有积。”每在十里，三十里，以及五十里间的距离，设有三种不同的馆舍，每种馆舍中备有饮食或委积，以便旅客的享用。这是《周礼》中的馆舍制度。

又，《秋官》“讶士”下说：“邦有宾客，则与行人送逆之。入于国，则为之前驱，而辟野亦如之。居馆，则率其属而为之蹕，诛戮暴客者。客出入，则道之。有治，则赞之。”《秋官》“掌讶”下说：“掌讶，掌邦国之等籍，以待宾客。若将有国宾客至，则戒官修委积，与士逆客于疆，为前驱而入。及宿，则令聚柝。及委，则致

积。至于国，宾入馆，次于舍门外，待事于客。及将币，为前驱，至于朝，诏其位，入复。及退，亦如之。凡宾客之治，令讶，讶治之。凡从者出，则使人道之。及归，送亦如之。凡宾客，诸侯有卿讶，卿有大夫讶，大夫有士讶，士皆有讶。凡讶者，宾客至而往，诏相其事，而掌其治令。"《秋官》"环人"下说："环人掌送逆邦国之通宾客，以路节达诸四方。舍则授馆，令聚柝。有任器，则令环之。凡门关无几，送逆及疆。"《地官》"委人"下说："凡畜聚之物，以稍聚宾客，以甸聚待羁旅。……凡军旅之宾客馆焉。"《夏官》"怀方氏"下说："怀方氏掌来远方之民，致方贡，致远物，而送逆之。达之以节，治其委积馆舍饮食。"讶士和掌讶所掌的，是关于国家的宾客。环人所掌的，是关于往来境内的异国国宾。委人所掌的，关于军旅的宾客。怀方氏所掌的，关于一般的旅客。这是《周礼》中，招待和保护各种旅客的制度。

又，《秋官》"野庐氏"下说："野庐氏掌达国道路，至于四畿。比国郊及野之道路、宿息、井、树。若有宾客，则令守涂地之人聚柝之。有相翔者，诛之。凡道路之舟车擊互者，叙而行之。凡有节者及有爵者至，则为之辟，禁野之横行径逾者。凡国之大事，比修除道路者。掌凡道禁。邦之大事，则令埽道路。且以几禁行作不时者不物者。"《地官》"司关"下说："司关掌国货之节以联门市，司货贿之出入者，掌其治禁与其征廛。凡货不出于关者，举其货，罚其人。凡所达货贿者，则以节传出之。国凶札，则无关门之征，犹几。凡四方之宾客，叩关则为之告。有外内之送令则以节传出内之。"《夏官》"司险"下说："司险掌九州之图，以周知其山林川泽之阻，而达其道路。设国之五沟五涂，而树之林，以为阻固，皆有守禁，而达其道路。国有故，则藩塞阻路而止行者，以其属守之，唯有节者达之。"道路关险，在平常的时候各有规律，在非常的时候各有禁令。这是《周礼》中交通行政的制度。

《周礼》中，对于车制也有规定。王、后、卿大夫、士、庶人，各阶级有各阶级专用的车。而王于宾会丧祭，因场合不同，又有各种不同的车。《春官》"巾车"下，述各种车制甚详。其文过繁，这里不必引了。

《禹贡》中理想的交通系统，在战国时期自然是极难实行。《周礼》中理想的交通制度，在战国时期也不能有一个实验的机会。虽然，这两种理想却并不仅仅是理想而已，在这理想中也有一种真实，这种真实就是对于大一统的希求。我们不必问这两种理想本身的价值如何。我们只要注意，它们的希求，在历史的意义上，是预告着一个将要来到的新时代之又一面。

第二篇　秦汉时代之交通

第一章

秦汉交通与大一统政府

一

秦汉时代，按照普通说法，应该从秦始皇元年起，到汉献帝末年止，共四百四十六年。本书中所谓秦汉时代，所指时期，与此不同，乃是自秦始皇二十六年已灭六国算起，直到隋开皇九年陈亡止，中间于秦汉外，连魏晋南北朝也包括在内，总共计八百一十年。(当公元前220年至公元589年)

二

在这八百一十年中，中国历史上最大的事件，是秦汉大一统政府的出现。这在中国政治上，和在中国民族上，都开前古未有的创局。中国的政治，从此才有大规模的举措。中国的民族，从此才有一个坚固的基础。同时，中国的交通，也就随着政治的进步，走上了一个新的时代。

始皇二十六年，秦既统一中国，《史记》记其统一后的大政，以“车同轨”和“一法度衡石丈尺”“及书同文字”同列。汉儒编订的《中庸》，也说：“今天下，车同轨，书同文，行同伦。”“车同轨”这句话，实在充分表现了秦汉交通之大一统的新精神。它在字面上，虽只是要各处车辙的度数相等，要各轮间的距离划一；实际上，也就告诉了我们，这时的车辆已可畅行中国各处，这时的交通情形已需要车辙和车轮度数的划一了。如果车辙和车轮的度数不能划一，一辆车子便不能畅行各处，便不能适应这个新时代的需要了。

于“车同轨”一语所表示者外，秦汉交通之具体地表现大一统的精神者，甚为普遍。这时的交通，有一个全国最大的中心。这时的交通建设，如道路的开辟和河渠的开凿，也都有一个辐射的焦点。这时的交通组织，如馆舍邮驿等，也都有系统地普及于全国各地。这都和先秦时代之富于局部性的交通，大有分别。这是秦汉交通之一最大的特征。至于在交通区域方面，除在国内者外，则与“西域”“东夷”和南海上的民族，都开始了往来。这也是秦汉交通比先秦交通所特别发展的一点。而这一点，大体上，也是当时的政府，挟着它大一统的国家力量向前推进而得到的。

桓灵二帝后，汉家在政治上的力量大大地衰落。献帝末年，中国从实质上已经出现分裂的局面，更进而在名义上，也成为魏、蜀、吴三国的鼎峙。此后，晋虽继承曹魏，收平吴蜀，但不久就有八王的变乱和五胡十六国的纷扰。晋室南渡后，偏安江左。于是，历宋、齐、梁、陈，以至于陈的灭亡，一直为南北朝对抗的形势。这时，秦汉在政治上之大一统的规模，大被破坏。这时的交通，虽有一两个新兴的区域性的交通中心，但在全国的交通上，已决不能占据最高的地位。这时的河渠道路以及馆舍邮驿，一部分仅能因袭秦汉之旧，一部分则已较秦汉时大为败坏，其间虽也有一些新的进展，而论规模和影响，都大非秦汉之比。至于在交通区域方面，在国内者因各方割据之结果，不能如以前之四往畅达，已不必说；国外交通，虽在南海方面略有发展，而中外交通之盛，若就全体而论，亦不能和汉家等量齐观。就中国交通史的全局上说，秦汉四百

四十年间，可说是秦汉时代的全盛时期。魏晋南北朝三百七十年间，可说是秦汉时代的沦落时期。

三

在秦汉时代的沦落时期中，中国境内也有一种长期的民族斗争。但这种民族斗争，和先秦的民族混合运动不同。它们不只在本身上的性质不同，在交通史上的价值也不同。后者对于中国交通上的发展，很有影响。前者对于中国交通的进展，可以说是没有一点好处的。像先秦时代，民族混合运动对于交通发展的关系上，那样密切，在秦汉时代的沦落时期是没有的。

第二章

秦汉版图及域外交通

一

秦汉交通区域，在国内者，因版图的开拓，较战国末年为广阔。秦始皇时，中国国境，北至于渔阳、上谷、云中、九原，西至于陇西、巴、蜀，东至于辽东及东海之滨，南至于南海、桂林、象郡；北境东境略如战国之旧，而西境已及于现在的甘肃兰州一带，南境已及于现在的广东、广西及安南的北境。汉武帝时，对于旧日秦的疆域既已完全承继，并在北方开朔方郡，西北开武威、张掖、酒泉、敦煌诸郡，东北开玄菟郡、乐浪郡，西南开犍为、越嶲、牂牁、益州、交趾、九真诸郡，东南开珠崖郡、合浦郡。于是，自今之朝鲜北部，辽宁河北，沿海岸而南，至于广州、海南岛以及安南北部，北经云南、四川、甘肃，东至宁夏、绥远、察哈尔、热河四省的南部，全入了汉的版图。这是秦汉时代国内交通区域最宽广时候的情形。从桓灵以后，直至隋的统一，中国国境的全部虽不免时有增减，但在这三百七十年间，中国境内分割的局势，实在把一个

整个的交通区域割成好几个小区域。桓灵以后的中国全幅版图，已不是一个完整的交通区域；全国国境的增减，已不能表示交通区域的广狭了。

二

秦汉交通，随着国内交通区域的开拓，也开始和域外有了往还。秦始皇时，曾派遣徐福率领童男女数千人入海求不死之药。后来，药没有求来，人也没有了影。据说，这位徐先生是有意逃避始皇的责罚，而是率领了这些童男女，移植到倭人的亶州那里去的。这个说法的是非，在日本学者中，已成了一个专门问题，尚难得一可信的结论。但这事即使不可靠，而秦之通朝鲜半岛，则是可信的。《魏志》(卷三十)说："辰韩，在马韩之东。其耆老传世，自言古之亡人，避秦役，来适韩国。马韩割其东界地与之。有城栅，其言语不与马韩同。名国为邦，弓为弧，贼为寇，行酒为行觞，相呼皆为徒，有似秦人，非但燕齐之名物也。名乐浪人为'阿残'，东方人名我为阿，谓乐浪人本其残余人。今有名之为秦韩者。"所谓"有似秦人，非但燕齐之名物"，是这一大批的移民中，有与辰韩(在今朝鲜南部)相离不远的燕人，有与辰韩对岸居住的齐人，而更多的人数是从关中来的秦人。这可见，秦时中国人之赴辰韩者，系来自各地，而秦时人对于朝鲜半岛关系的深厚，又不止交通而已了。

汉时，中国与倭的交通，较秦时为显著。《汉书·地理志》说："夫乐浪海中，有倭人，分为百余国，以岁时来献见云。"《后汉书·东夷传》说："倭在韩东南大海中，依山岛为居，凡百余国。自武帝灭朝鲜，使驿通于汉者，三十许国。……建武中元二年，倭奴国奉贡朝贺，使人自称大夫，倭国之极南界也。光武赐以印绶。安帝永初元年，倭国王师生等献生口百六十人，愿请见。"光武所赐的"汉倭奴王"金印，已经于公元 1784 年，在日本九州筑前地方发现，可证建武中元二年来中国的倭人，是居住在九州地方的人。

汉与韩的关系，未见《汉书》记载，但韩北与乐浪接，南与倭

近，西汉与韩不会无所往来。《后汉书·东夷传》分韩为三种，于辰韩外，记有马韩和弁韩。它说："建武二十年，韩人廉斯人苏马諟等诣乐浪贡献。光武封苏马諟为汉廉斯邑君，使属乐浪郡，四时朝谒。"这是在东汉初年，韩已为中国的外臣。而《魏志》(卷三十)说："桓灵之末，韩涉强盛，郡县不能制，民多流入韩国。"这是东汉末年，中国人又有一度向朝鲜半岛的流徙了。

在南海方面，汉自武帝始，也开始了远距离的交通。《汉书·地理志》说："自日南障塞，徐闻、合浦，船行可五月，有都元国。又船行可四月，有邑卢没国。又船行可二十余日，有谌离国。步行可十余日，有夫甘都卢国。自夫甘都卢国，船行可二月余，有黄支国，民俗略与珠厓相类。其州广大，户口多，多异物，自武帝以来，皆献见。有译长，属黄门，与应募者，俱人海，市明珠、璧、流离、奇石异物。赍黄金杂缯而往。所至国，皆禀食为耦。蛮夷贾船，转送致之。亦利交易，剽杀人。又苦逢风波溺死。不者，数年来还。大珠，至围二寸以下。平帝元始中，王莽辅政，欲耀威德，厚遗黄支王，令遣使献生犀牛。自黄支船行，可八月，到皮宗；船行可二月，到日南、象林界云。黄支之南，有已程不国，汉之译使自此还矣。"据费瑯(G. Ferrand)的考证，黄支国为 Kanci 之译音，即今之康迦法拉母(Conjervaram)在印度境内马德拉斯(Madras)的西南。夫甘都卢国则似为缅甸的蒲甘(Pagam)古城，遗迹在今伊拉瓦底(Irraouaddy)江的左岸。皮宗，即蒲牢皮散(Pulaw Pisan)岛，地在马来半岛西南沿岸，北纬一度三十分之间。(以上见冯承钧译《昆仑及南海古代航行考》，页一一一至一一四。)这可见，自汉武帝时始，南海上的航船，来往于日南、徐闻、合浦，及印度东岸间者颇有相当的繁盛，而在这些航行人中，很有一些人是为交易货物而往来的。东汉时，南海交通之盛，似仍不减于昔。《后汉书·西域传》说："天竺国，一名身毒。……至桓帝延熹二年，频从日南徼外来献。"又说："至桓帝延熹九年，大秦王安敦，遣使自日南徼外，献象牙犀角玳瑁。"这是在东汉末年，日南印度间的交通迄未断绝，而远西的罗马(即大秦)也在这时从南海方面，和中国有了一度的交通了。

汉的域外交通，在西域方面者，较在倭韩南海者，尤为繁盛。自武帝时，张骞凿空，西行之道大开。《汉书·西域传》说："西域，以孝武时始通。本三十六国，其后稍分至五十余，皆在匈奴之西，乌孙之南。南北有大山，中央有河，东西六千余里，南北千余里。东则接汉，阸以玉门、阳关，西则限以葱岭。其南山，东出金城，与汉南山属焉。……自玉门、阳关出西域，有两道。从鄯善傍南山北，波河(颜师古曰："波河，循河也。")西行，至莎车，为南道。南道西逾葱岭，则出大月氏安息。自车师前王庭，随北山，波河西行，至疏勒，为北道。北道西逾葱岭，则出大宛、康居、奄蔡焉。"汉人足迹之广，于是，遂得至于大宛、康居、大夏、大月氏、奄蔡以至于安息。《史记·大宛列传》说："天子好宛马，使者相望于道。诸使外国一辈，大者数百，少者百余人。……汉率一岁中，使多者十余，少者五六辈。远者八九岁，近者数岁而反。"这可见武帝时，汉使者往来西域之频繁。《汉书·西域传》又说："武帝始遣使至安息。王令将，将二万骑迎于东界。"这又可见汉使者在当时波斯(即安息)人中，是受怎样的优崇了。天竺、大秦，在未从南海与中国交通前，也从西域方面，为汉人所熟闻。并且天竺与中国间的正式交通，也在武帝时自西域方面开始。《史记·大宛列传》说，"骞因分遣副使使大宛、康居、大月氏、大夏、安息、身毒、于寘、扜罙及诸旁国"，可为证明。东汉时，中国和西域的交通，约略如旧。而班超遣甘英使大秦，抵条支，穷西海，则汉人的足迹更达于地中海的东岸了。

汉武帝最初打算开通西域的时候，目的在联合大月氏，以控制匈奴。在开通的时候，曾消耗了许多武力，和大量的财富。《汉书·西域传》赞说："孝武之世，图制匈奴，患其兼从西国，结党南羌。乃表河曲，列四郡，开玉门，通西域，以断匈奴右臂，隔绝南羌、月氏。单于失援，由是远遁，则幕南无王庭。遭值文景玄默，养民五世，天下殷富，财力有余，士马强盛，故能……闻天马、蒲陶，则通大宛、安息。……及赂遗赠送，万里相奉，师旅之费，不可胜计。至于用度不足。乃榷酒酤，管盐铁，铸白金，造皮币，算及车船，租及六畜，民力屈，财用竭。"这可见，开通西域，在当时是

具有怎样的意义，以及开发时是怎样努力了。西域既通，在军事上是“断匈奴右臂”。在经济上，则有汉家缯帛在安息等地为主要的商品。在动植物的输入上，则有大宛马和葡萄、苜蓿、石榴、胡桃及胡麻等之入华。在艺术及技巧上，则有摩诃兜勒曲之传入长安及希腊作风之影响于汉镜之制作等。《后汉书·西域传》，天竺国条下说：“和帝时，数遣使贡献，后西域反叛，乃绝。至桓帝延熹二年，四年，频从日南徼外来献。世传明帝梦见金人，长大，顶有光明，以问群臣。或曰：‘西方有神，名曰佛。其形长丈六尺，面黄金色。’帝于是遣使天竺，问佛道法。遂于中国图画形像焉。”明帝的梦固不可信，但佛教因中印交通之发达，得以东来，则决无疑问。依和帝以前，从天竺到中国之习惯的路程说，似乎佛教也是经由西域传过来的。

三

魏晋南北朝时，西域方面的交通大见衰落。魏时，虽“龟兹、于阗、康居、乌孙、疏勒、月氏、鄯善、车师之属，无岁不奉朝贡，略如汉氏故事”，但这时，西域已经“不能尽至”。晋时，武帝泰始中及太康中，西域来贡献者仅有康居、焉耆、龟兹、大宛、大秦，似尚不及晋魏时候之盛。晋室南移后，西域的交通完全被北朝隔断，历宋齐梁陈，南朝竟完全没有从陆路上和西域交通的机会。在北朝方面，则“西域虽通于魏氏，于时中原始平，天子方以混一为心，未遑及此。其信使往来，得羁縻勿绝之道”。北魏在西域的交通，虽较南朝为胜，实际上也是平常得很。到了“东西魏时，中国方扰，及于齐周，不闻有事西域”，北朝在西域方面的交通，也就不必提起了。

东夷方面，在魏晋时，交通尚为频繁。自景初间，魏破公孙氏，收复乐浪、带方二郡，韩倭等国遣使朝贡，至晋太康间，屡来不绝。而《吴志·孙权传》说，亶洲人民，“时有至会稽货布。会稽东县人海行，亦有遭风移至亶洲者。所在绝远，卒不可得”。则长江下流和倭国之间，曾有贸易关系。不过因当时航海设备之简陋，

这种关系仅属偶然的遇合，并不能算正当的事态。南北朝时，东夷有百济新罗者，一为马韩之属，一为辰韩之种。晋南渡后，百济遣使贡献，受晋封号，历宋齐梁，与南朝往还不断。在北朝方面，则自魏延兴二年，百济也开始上表自通，历北齐北周，贡献不绝。新罗和倭，一则因国力的关系，一则因地理上的关系，都只和南朝通使，和北朝没有什么交通。新罗于梁普通二年，遣使随百济贡方物。倭于晋安帝时，及宋武帝永初二年，文帝元嘉二年、二十年、二十八年，孝武大明六年，顺帝昇明二年，齐高祖建元中，梁武帝天监中，都曾遣使奉表，献方物，并请求封号。

南海方面的交通，魏晋南北朝时，较西域东夷者为发达。这一时期，除魏及北朝格于形势，陈之疆域过蹙外，与魏同时之吴，以及晋宋齐梁，与南海诸国，都有往还。《梁书·诸夷传》说："海南诸国，大抵在交州南，及西南大海洲上。相去，近者三五千里，远者二三万里。其西与西域诸国接。……及吴孙权时，遣宣化从事朱应，中郎康泰通焉。其所经及传闻，则有百数十国，因立记传。晋代，通中国者盖尠，故不载史官。及宋齐，至者有十余国，始为之传。自梁革运，其奉正朔，修贡职，航海岁至，逾于前代矣。"这可略见南海交通发展的情形。孙权时，朱应、康泰所经历及传闻之国虽有百数十，但未通中国者恐怕还很少。历晋宋齐梁，南海诸国和江左间的交通，方算真正地繁盛起来。《宋书·夷蛮传》《南齐·书蛮传》《梁书·诸夷传》记海南诸国，甚为详悉，而所记国数，彼此有不相同的地方。李延寿作《南史·夷貊传》，总三书之成，立有专条者，共得十五国。计有：

1. 林邑国　即占婆(Campa)，今安南中圻。
2. 扶南国　今之柬埔寨。
3. 诃罗陁国
4. 呵罗单国　在苏门答腊岛。
5. 婆皇国　今之 Pahan，在马来半岛。
6. 婆达国
7. 阇婆达国　宋书作"阇婆婆达"，或系阇婆与婆达连书之误。

8. 槃盤国　似亦在马来半岛。

9. 丹丹国　在今东京与 Bali 间。

10. 干陁利国　在苏门答腊岛。

11. 狼牙修国　今之 Lenkasuka，在马来半岛。

12. 婆利国　今爪哇东之 Bali 岛。

13. 中天竺国　在今印度。

14. 天竺迦毗黎国　在今印度。

15. 狮子国　今之锡兰岛。

《宋书·夷蛮传》，史臣曰："若夫大秦、天竺，迥出西溟，二汉衔役，特艰斯路。而商货所资，或出交部，泛海陵波，因风远至。又重峻参差，氏众非一，殊名诡号，种别类殊，山琛水宝，由兹自出。通犀翠羽之珍，蛇珠火布之异，千名万品，并世主之所虚心。故舟舶继路，商使交属。"《南齐书·蛮夷传》，史臣曰："至于南夷杂种，分屿建国，四方珍怪，莫此为先。藏山隐海，环宝溢目。商舶远届，委输南州。故交广富实，牣积王府。"南朝的南海贸易之盛，恐怕已非汉家盛时所能及了。

总观秦汉，以及魏晋南北朝时，中国的交通区域，在国内者，魏晋以后，极其破碎，已不必说。其在域外者，若分别来说，则魏晋以后，南海上的交通，或较前为盛。若整个地来说，魏晋以后，南海交通之部分的发展，是不能和汉家之四外发展相提并论的。南海交通的发展，在交通史上的意义，不在其能否代替两汉时的中外交通，而在预告另一个将要到来的时代中，南海在中外交通上将占着怎样的地位。

第三章

秦汉的都会

一

秦汉的都会，以咸阳(现在的陕西咸阳境)、长安(现在的陕西长安)和洛阳(现在的河南洛阳)为最大。战国时，咸阳在关中虽然重要，但不能为全国交通最大的中心。六国亡后，咸阳随着秦的政治势力，地位已经骤然提高。始皇又"收天下兵，聚之咸阳"，销以为钟鐻，金人十二，重各千石，置宫廷中，"徙天下豪富于咸阳十二万户"，咸阳更为天下财富之汇。《秦始皇本纪》说："秦每破诸侯，写放其宫室，作之咸阳北阪上，南临渭。自雍门以东，至泾渭，殿屋复道周阁相属。"这种伟大的土木工程，也使咸阳成为一个大规模的都市。而驰道的开辟，也是增进咸阳交通地位的一个重要条件。

但咸阳不过走了十几年的红运，长安随着汉的统一，作了咸阳的替身。《汉书·地理志》说："汉兴，立都长安，徙齐诸田，楚昭、屈、景及诸功臣家于长陵。后世世徙吏二千石，高訾(赀)富

人，及豪杰兼并之家于诸陵。……是故五方杂厝，风俗不纯。其世家则好礼文，富人则商贾为利，豪杰则游侠通奸。濒南山，近夏阳，多阻险，轻薄易为盗贼，常为天下剧。又郡国辐辏，浮食者多，民去本就末。列侯贵人，车服僭上，众庶放效，羞不相及。嫁娶尤崇侈靡，送死过度。”汉的长安，吸收天下财富的办法，似乎比秦的咸阳还要彻底。而它的杂错不纯的风俗，正是一个巨型的都会之特殊的表征。枚乘谏吴王书，说：“夫汉，并二十四郡，十二诸侯，方输错出，军行数千里，不绝于郊……转粟西向，陆行不绝，水行满河……”（见《汉书·枚乘传》）杜笃《论都赋》说：“鸿渭之流，径入于河；大船万艘，转漕相过。东综苍海，西网流沙，朔南暨声，诸夏是和。”（见《后汉书·杜笃传》）张衡《西京赋》说：“瓌货方至，鸟集鳞萃；鬻者兼赢，求者不匮。尔乃商贾百族，裨贩夫妇，鬻良杂苦，蚩眩边鄙。何必昏于作劳，邪赢优而足恃；彼肆人之男女，丽美奢乎许史。”又说：“郊甸之内，乡邑殷赈；五都货殖，既迁既引。商旅联槅，隐隐展展，冠带交错，方辕接轸。”（见《文选》）长安道上运输之盛，四方奇货来长安者之多，以及长安与五都间交通之繁，都可见长安在当时交通上的特殊地位。《汉书·西域传》说：“孝武之世……明珠、文甲、通犀、翠羽之珍盈于后宫，蒲梢、龙文、鱼目、汗血之马充于黄门，钜象、狮子、猛犬、大雀之群食于外囿，殊方异物，四面而至。于是广开上林，造昆明池，营千门万户之宫，立神明通天之台，兴造甲乙之帐，落（络）以随珠和璧。天子负黼依，袭翠被，凭玉几，而处其中。设酒池肉林，以飨四夷之客。作巴俞、都卢、海中、砀极、漫衍、鱼龙、角抵之戏，以观视之。”西汉盛时，长安不只是国内最大的都会，并且在中外交通上也具着特殊的意义。它成了一个四夷宾客荟萃的所在，殊方异物聚合的场所了。

洛阳，在未成为汉的京都时，它在交通上地位的重要，似仅在长安之次。及光武即位东都，洛阳的地位遂超于长安之上。王符《潜夫论》说：

> 今举俗舍本农，趋商贾，牛马车舆，填塞道路，游手为

> 巧，充盈都邑。务本者少，浮食者众。'商邑翼翼，四方是极'。今察洛阳资末业者，什于农夫，虚伪游手，什于末叶。……
>
> 昔孝文皇帝躬衣弋绨，革舄韦带。而今京师贵戚，衣服饮食，车舆庐第，奢过王制，固亦甚矣。且其徒御仆妾，皆服文组彩牒，锦绣绮纨，葛子升越，筒中女布，犀象珠玉，虎魄玳瑁，石山隐饰，金银错镂，穷极丽靡，转相夸咤。其嫁娶者，车軿数里，缇帷竟道，骑奴侍童，夹毂并引，富者竞欲相过，贫者耻其不逮。一飨之所费，破终身之业。……
>
> 古之葬者……桐木为棺，葛采为缄。……今者京师贵戚，必欲江南檽梓，豫章之木。边远下土，亦竞相放效。夫檽梓豫章，所出殊远，伐之高山，引之穷谷，入海乘淮，逆河溯洛，工匠雕刻，连累日月。会众而后动，多牛而后致。重且千斤，功将万夫。而东至乐浪，西达敦煌，费力伤农于万里之地。
>
> ……今京师贵戚，郡县豪家，生不极养，死乃崇丧。或至金镂玉匣，檽梓楩柟，多埋珍宝偶人车马。造起大冢，广种松柏，庐舍祠堂，务崇华侈。

以洛阳天然地位的优越，所凭借历史的悠久，更加之以政治上的势力，自很容易为一全国最大的都会。一个仆妾的服饰，有产自蜀郡的锦绣，有出自山东的绮纨，有来自西域南海的犀象、珠玉、琥珀、玳瑁，不过是四方交通便利时的一种现象。贵戚们爱用江南木材做棺，采自高山穷谷，经过海淮河洛，以到洛阳，更东运于乐浪，西达于敦煌，也不过是对于当时交通之一种利用。总观王符所说，洛阳的豪华，洛阳的繁荣，比着当年的长安，恐怕有过之，无不及了。

长安和洛阳外，汉国内各部还有各部的都会。《汉书·食货志》说，王莽"于长安及五都，立五均官，更名长安东西市令，及洛阳、邯郸、临淄、宛、成都市长，皆为五均司。市称师，东市称京，西市称畿，洛阳称中，余四都各用东西南北为称，皆置交易丞五人，钱府丞一人"。这所说长安和五都，除了长安和洛阳不必说外，邯郸、临淄、宛、成都都应该是局部的都会。宛和成都，比较

地后起。邯郸和临淄，则从战国初年一直到西汉末年，交通上的地位似乎都没有多大的变动。所以，在王莽时，邯郸还可称为北都，临淄称为东都，都设置司交易的专官，管理北方及东方的交易事务。汉时，关中的米不够吃，每年须由山东漕运米数百万石。临淄为齐郡郡治所在，不只是一个工商业的区域，还应该是东方农产品汇集的堆栈。因为经济价值上的关系，临淄在东方交通上的地位，或者比邯郸之在北方者，还要强固一些。

宛(现在的河南南阳)是汉南阳郡郡治所在，“西通武关、郧关，东南受、汉、江、淮”。《汉书·地理志》，元始二年，宛有四万七千五百四十七户。若以这时南阳全郡的户数和人数平均折算，宛的四万七千五百多户，应有二十三四万人，是可以和长安的人口数相比的。从人口的繁盛上，已可见宛为当时一大都会，为四邻辐辏之地，无怪王莽以之为南都了。东汉时，因南阳是光武的故乡，宛在政治上、经济上和交通上的地位，都提高不少。张衡作《南都赋》，(见《文选》)侈言南都山川的峻大，物产的丰富和它在汉代中兴上的重要，都可略见东汉人对于南都的观感。赋中说：“于是，莫春之禊，元巳之辰，方轨齐轸，祓于阳濒。朱帷连网，曜野映云，男女姣服，骆驿缤纷，致饰程蛊，偠绍便娟，微眺流睇，蛾眉连卷。于是齐僮唱兮列赵女，坐南歌兮起郑舞，白鹤飞兮茧曳绪，修袖缭绕而满庭，罗袜蹑蹀而容与，翩绵绵其若绝，眩将坠而复举，翘遥迁延，蹩躠蹁跹，结九秋之增伤，怨西荆之折盘。弹筝吹笙，更为新声，寡妇悲吟，鹍鸡哀鸣，坐者悽欷，荡魂伤精。于是群士放逐，驰乎沙场，騄骥齐镳，黄间机张，足逸惊飙，镞折毫芒，俯贯魴鱮，仰落双鸧，鱼不及窜，鸟不暇翔。尔乃抚轻舟兮浮清池，乱北渚兮揭南涯，汰瀺灂兮船容裔，阳侯浇兮掩凫鹥，追水豹兮鞭蝄蜽，惮夔龙兮怖蛟螭。于是日将逮昏，乐者未荒，收欢命驾，分背回塘，车雷震而风厉，马鹿超而龙骧，夕莫言归，其乐难忘。”南都声色之娱，游观之好，至于如此之盛，这足征宛在交通上的地位已能吸收各方的财贿，而成为一个豪华的都会。

成都(现在的四川成都)是汉蜀郡郡治所在。《史记·货殖列传》说：“巴蜀亦沃野，地饶卮、姜、丹沙、石、铜、铁、竹木之

器，南御滇僰，僰僮，西近邛笮，笮马、旄牛。然四塞，栈道千里，无所不通，唯褒斜绾毂其口，以所多易所鲜。"《汉书·地理志》说："巴、蜀、广汉本南夷，秦并以为郡，土地肥美，有江水沃野，山林竹木，蔬食果实之饶。……民食稻鱼，亡凶年忧，俗不愁苦，而轻易淫泆，柔弱褊阸。景、武间，文翁为蜀守，教民读书法令，未能笃信道德，反以好文刺讥，贵慕权势。及司马相如游宦京师诸侯，以文辞显于世。乡党慕循其迹，后有王褒、严遵、扬雄之徒，文章冠天下。"这可见成都所凭借的农产矿物之富，已足为逐利者汇聚的场市，而景、武以降，人文之盛，更是一个大都会的气象。元始二年，成都有户七万六千二百五十六，应有人口三十万以上。东汉时，人口更有增进，与元始时为十三与十二之比。这充分可以表示水陆之凑的成都，为各方人民所来杂处，在经济上和交通上，都很够一个"西都"的资格。至于蒟酱南传南越，引起汉天子对于西南夷的开辟，蜀布西市身毒，为中印正式交通的先声，成都在中外交通史上也应该是一个有意义的城市。

二

东汉末年，国内大乱，交通史上的秦汉时代已转入沦落的时期。这时，邯郸、临淄和宛的状况如何，久已不明。而旧日最大的都会，却遭遇了很大的灾害。《魏志·董卓传》说："初平元年二月，乃徙天子(汉献帝)都长安，焚烧洛阳宫室，悉发掘陵墓，取宝物。"又说："(李)傕等放兵略长安，老少杀之悉尽，死者狼藉。""(范)汜与傕转相疑，战斗长安中。傕质天子于营，烧宫殿城门，略官寺，尽收乘舆服御物置其家。""(杨)奉、(韩)暹(董)、承乃以天子还洛阳。……天子入洛阳，宫室烧尽，街陌荒芜，百姓披荆棘，依丘墙间。……饥穷稍甚，尚书郎以下，自出樵采，或饿死墙壁间。"《晋书·食货志》说："李傕、郭汜自相攻伐于长安城中，以为战地。是时，谷一斛五十万，豆麦二十万。人相食啖，白骨盈积，残骸余肉，臭秽道路。(汉献)帝使御史侯汶出太仓米豆，为饥民作糜，经日颁布，而死者愈多。帝于是，始疑有司盗其粮廪，

乃亲于御前，自加临给。饥者人皆泣曰：‘今始得耳。’……自此，长安城中尽空，并皆四散。二三年间，关中无复行人。”这时候，长安、洛阳的景象，真是凄凉悲惨极了。此后，魏、晋、北魏建都洛阳，西魏、北周建都长安，旧日两大都会的繁荣，本应有所恢复。但长安、洛阳所受摧残过甚，元气已经大伤，人口的减少和土地的荒废，更成了循环难治之症，恢复之业，谈何容易。而且，三百七十年中，北方变乱因仍，晋统一的局面不过二十几年，曹魏及北魏、西魏、北周，都是割据的形势。这两大都会在旧日之凭借政治力量者，这时既已远不如前，而在旧日能利用其适中的地位者，这时也失掉了它适中的条件。两汉时最大的都会在魏晋南北朝时，可以说是完全没落了。

成都，在汉末，距中原扰乱之区较远，比较上可说是没有遭遇什么破坏。左思《蜀都赋》说："于是乎金城石郭，兼帀中区，既丽且崇，实号成都。辟二九之通门，尽方轨之广涂。营新宫于爽垲，拟承明而起庐。结阳城之延阁，飞观榭乎云中。开高轩以临山，列绮窗而瞰江。内则议殿爵堂，武义虎威，宣化之闼，崇礼之闱。华阙双邈，重门洞开，金铺交映，玉题相晖。外则轨躅八达，里闬对出，比屋连甍，千庑万室。亦有甲第，当衢向术。坛宇显敞，高门纳驷。庭扣钟磬，堂抚琴瑟，匪葛匪姜，畴能是恤。亚以少城，接乎其西，市廛所会，万商之渊。列隧百重，罗肆巨千。贿货山积，纤丽星繁。都人士女，袨服靓妆，贾贸墆鬻，舛错纵横。异物崛诡，奇于八方，布有橦华，面有桄榔。邛杖传节于大夏之邑，蒟酱流味于番禺之乡。舆辇杂沓，冠带混并。累毂叠迹，叛衍相倾。喧哗鼎沸，则哤聒宇宙，嚣尘张天，则埃壒曜灵。阛阓之里，伎巧之家，百室离房，机杼相和，贝锦斐成，濯色江波，黄润比筒，籝金所过。侈侈隆富，卓郑埒名，公擅山川，货殖私庭。藏镪巨万，𫓧摫兼呈，亦以财雄，翕习边城。"（见《文选》）三国时的成都，和中国北部的交通虽为魏所截断，但它的富庶的人口，它的繁盛的商业，仍能表示它在西南方的交通上，还占着一个中心地位。这是汉代五都中，在三国时，硕果仅存的一个都会。西晋初叶，成都的景况似无大变。不久，到了惠帝的时候，益州发生变乱，巴蜀的人向

宁州、荆州流徙者不下数十万家，六七十万人，成都也就大不如以前了。（参看刘掞黎《晋惠帝时代汉族之大流徙》，《禹贡》半月刊第四卷第十一期。）

魏晋时，新兴的都会，在北方者有邺（现在的河南安阳），在南方者有建业（故城在现在的南京城之南）。邺，是魏国在代汉以前的都城。曹操曾费了很大的气力，来经营这个地方，后来曹丕即帝位，建都洛阳，邺仍是一个在政治上和经济上极重要的都市。左思《魏都赋》说："内则街衢辐辏，朱阙结隅，石杠飞梁，出控漳渠。疏通沟以滨路，罗青槐以荫涂，比沧浪而可濯，方步櫚而有逾。习习冠盖，莘莘蒸徒，班白不提，行旅让衢。……营客馆以周坊，饬宾侣之所集，玮丰楼之闬闳，起建安而首立。葺墙幂室，房庑杂袭。剞劂罔掇，匠斫积习，广成之传无以畴，蘽街之邸不能及。廓三市而开廛，籍三逵而九达。班列肆以兼罗，设阛阓以襟带。济有无之常偏，距日中而毕会。抗旗亭之峣嶭，侈所頫之博大。百隧毂击，连轸万贯，凭轼捶马，袖幕纷半。壹八方而混同，极风采之异观。质剂平而交易，刀布贸而无筭。财以工化，贿以商通。难得之货，此则弗容。器周用而长务，物背窳而就攻。不鬻邪而豫贾，著驯风之醇醲。白藏之藏，富有无堤。同赈大内，控引世资。赉賨积滞，琛币充牣。关石之所和钧，财赋之所厎慎。"又说："易阳壮容，卫之稚质，邯郸躧步，赵之鸣瑟。真定之梨，故安之栗。醇酎中山，流湎千日。淇洹之笋，信都之枣。雍丘之粱，清流之稻。锦绣襄邑，罗绮朝歌。绵纩房子，缣总清河。若此之属，繁富夥够，非可单究，是以抑而未罄也。"（见《文选》）邺在邯郸的南边，洛阳的北边。邯郸、洛阳既经没落，邺地处魏国的中央，又赖着政治上的力量，于是交通发达，遂代替了旧日的邯郸和洛阳，为一时商业昌盛的都会。而且，邺的附近郡县声色之好，农工名品之富，也可以增进它在交通上的地位。南北朝时，石虎据邺，宫殿侈丽，更过于前。（参看《邺中记》）东魏北齐，又在邺建都。但石虎之邺，以及东魏北齐之邺，因其时政治上的形势不及曹魏的安定，割据的区域也不及曹魏时的广大，邺在交通上的命运恐怕也未必能如以前了。

建业，本称秣陵。建安十六年，孙权改称建业。晋武帝平吴，仍称秣陵。太康二年，分秣陵北为建邺，改“业”为“邺”。后又避愍帝讳，改建邺为建康。建业自为吴都，地位立见重要。左思《吴都赋》说：“于是乐只衎而欢饫无匮，都辇殷而四奥来暨。水浮陆行，方舟结驷。唱棹转毂，昧旦永日。开市朝而并纳，横阛阓而流溢。混品物而同廛，并都鄙而为一。士女伫眙，商贾骈坒。纻衣绨服，杂沓傱萃。轻舆案辔目经隧，楼船飘举而过肆。果木辐凑而常然，致远流离与珂珬。缫贿纷纭，器用万端。金镒磊砢，珠琲阑干。桃笙象簟，韬于筒中；蕉葛升越，弱于罗纨。儸譶㠑嵾，交贸相竞，喧哗喤呷，芬葩荫映。挥袖风飘而红尘昼昏，流汗霡霂而中逵泥泞。富中之甿，货殖之选，乘时射利，财丰巨万。竞其区宇，则并疆兼巷；矜其宴居，则珠服玉馔。”三国时，建业商业的昌盛，水陆交通的发达，大概是以前所没有的。晋室东渡后二百七十年间，建业一直是南朝的首都。试观南朝皇帝的奢侈浮靡，南朝士大夫的玩弄风月，我们便知道建业在那时应该有的繁盛。《隋书·地理志》说：“丹阳(建业所属郡名)旧京所在，人物本盛，小人率多商贩，君子资于官禄。市廛列肆，埒于二京。人杂五方，故俗颇相类。”这可见，建业的繁荣，直到隋的初年，未见减落。这是魏晋南北朝时唯一的命运最好的都会。

综观秦汉时代的都会，秦汉时以咸阳长安或洛阳为全国最大的交通中心，显然表示这时候全国交通系统的重心是在黄河流域。魏晋以降，邺和建业同时并兴，成了南北对抗的形势。无论邺或建业，固都不能代替汉家的两京。但建业在南北朝时交通上的重要，实在也在预告一个将要来到的新时代中，长江流域将不能再被置于交通系统中之不重要的地位了。

第四章

秦汉的道路和河渠

一

秦汉的交通建设，在道路和河渠方面，以及馆舍邮驿，都很注意。道路之开辟者，有驰道，通西南夷道，通南越道，褒斜道，回中道，子午道，飞狐道，马援所刊道和峤道。

驰道，是秦始皇二十七年开始修筑的。驰道所采的路线，都是按最近的距离规定的，没有什么迂回曲折的地方，所以又叫做直道。驰道的通达区域，据贾山说，是“东穷燕齐，南极吴楚，江湖之上，濒海之观毕至”。驰道的建筑，是“道广五十步，三丈而树，厚筑其外，隐以金椎，树以青松”。(见《汉书·贾山传》)驰道路线之长，宽度之阔，取道之近，建筑之坚实侈丽，真是一个前古无匹的大工程。

秦汉间的乱离，秦的驰道似乎并没有完全破坏。汉初，中国未定时，驰道所经的地方，在军事上很能表现一种相当的价值。《史记》记周勃事，说他“从高帝击反者燕王臧荼，破之易下。所将卒，

当驰道为多”。这大概，就是从“当驰道”一点上，企图说明周勃在这次战役中地位之重要的。这也可以反映出驰道所经，必定都是紧要之所，而驰道在交通上的意义可以想见。

不过，可惜得很，这样好的一条大干路，在秦时，似乎就不是为一般人用的。汉时更显然为皇帝的御道，不准旁人随便行走。《汉书·江充传》说：“充出，逢馆陶长公主行驰道中。充呵问之。公主曰：有太后诏。充曰：独公主得行，车骑皆不得。尽劾没入官。后充从上甘泉，逢太子家使，乘车马行驰道中，充以属吏。”又《翟方进传》说，“方进从上甘泉，行驰道中。司隶校尉陈庆劾奏方进，没入车马”。原来，按照汉《令乙》的规定，“骑乘车马行驰道中，已论者没入车马被具”。(见《江充传》注，如淳引)江充和陈庆正是按照律令办事的，这也可见驰道应用范围之狭了。

通西南夷道，开始于秦，而汉武帝继之。《史记·西南夷列传》说：“秦时，常頞略通五尺道，诸此国颇置吏焉。”所谓“略通五尺道”，是就原来五尺宽的路，更加开宽，它经由的路线已不能详考。汉武帝经营西南夷，开通两条路。一条是夜郎道，由僰道，指牂牁江，以通临江的夜郎。一条是灵山道，自牂牁凿灵山，架桥于孙水，以通邛莋。《史记·平准书》说：“当是时，汉通西南夷道，作者数万人。千里负担馈粮，率十余钟致一石。散币于邛僰以集之。数岁，道不通，蛮夷因以数攻，吏发兵诛之。悉巴蜀租赋不足以更之。”这两条路的开辟，真是艰难的大工程，消耗不少的人力和财力。

通南越道，也开于秦时，《史记·南越尉佗列传》：“南海尉任嚣病且死，召龙川令赵佗语曰：‘……吾恐盗兵侵地至此。吾欲兴兵绝新道。’”索隐：“案苏林云：‘秦所通越道。’”这是秦时，曾开有通南越的道路。《史记·南越尉佗列传》又说：“嚣死，佗即移檄告横浦、阳山、湟溪关曰：‘盗兵且至，急绝道，聚兵自守。’”这是通南越道取道于横浦(今湖南桂阳)。秦末，这条路绝后，汉高祖十一年复通。

褒斜道，是汉武帝时凿。《史记·河渠书》说：“人有上书，欲通褒斜道及漕事，下御史大夫张汤。汤阿其事，因言：‘抵蜀从故

道，故道多阪，回远。今穿褒斜道，少阪，近四百里。而褒水通沔，斜水通渭，皆可以行船漕。漕从南阳上沔入褒，褒之绝水至斜，间百余里，以车转，从斜下下渭。如此，汉中之谷可致，山东从沔无限，便于砥柱之漕。且褒斜材木竹箭之饶，拟于巴蜀。'天子以为然，拜汤子卬为汉中守，发数万人，作褒斜道五百余里，道果便近，而水湍石，不可漕。"这条路修成后，虽说因为褒斜水的关系，不能按着原计划，作水陆连运，但长安南郑之间节省四百里路，褒斜道的贡献也就很可观了。褒，是褒谷，在今陕西褒城。斜，是斜谷，在今陕西郿县。首尾约七百里。但《史记·汉高帝本纪》说："张良辞归韩，汉王送至褒中，因说汉王烧绝栈道，以备诸侯盗兵，亦示项羽无东意。"《后汉书·顺帝本纪》说："（延光四年）诏益州刺史，罢子午道，通褒斜路。"依此，则褒斜之间，在汉建国之前已有栈道的设备，武帝开通这条路后似又经相当时期的废弃了。

回中道，汉武帝元封四年（公元前114年）开。《汉书·武帝纪》："（元封）四年冬十月，行幸雍，祠五畤，通回中道，遂北出萧关。"应劭注："回中在安定高平，有险阻，萧关在其北。"颜师古曰："盖自回中通道，以出萧关。"

子午道，是王莽开。《汉书·王莽传》说："莽以皇后有子孙瑞，通子午道。子午道，从杜陵，直绝南山，径汉中。"杜陵在长安附近。汉中，现在的汉中，南山，是终南山。所谓"直绝南山"，也少不了许多开凿山路的工程。

飞狐道，汉光武建武十三年（公元37年）开。《后汉书·王霸传》："诏霸将弛刑徒六千余人，与杜茂治飞狐道，堆石布土，筑起亭障，自代至平城三百余里。"

马援所刊道，汉光武十七年（公元41年）开。《后汉书·马援传》："于是玺书拜援伏波将军。……督楼船将军段志等，南击交趾。军至合浦，而志病卒，诏援并将其兵。遂缘海而进，随山勘道千余里。"

零陵、桂阳峤道，汉章帝建初八年（公元83年）开。《后汉书·郑弘传》："弘奏开零陵、桂阳峤道，于是夷通，至今遂为常路。"

二

汉时，河渠之开辟及修治者甚多，最有名的，是漕渠、阳渠和汴渠。

漕渠，是武帝元光六年开凿。这个渠凿成后，可以节省关东长安间运输时间的一半，并且还可以省许多转运的人。《史记·河渠书》："是时，郑当时为大农，言曰：'异时，关东漕粟，从渭中上，度六月而罢。而漕水道，九百余里，时有难处。引渭穿渠，起长安，并南山下，至河三百余里。径易漕，度可令三月罢。而渠下民田万余顷，又可得以溉田。此损漕省卒，而益肥关中之地，得谷。'天子以为然，令齐人水工徐伯表，悉发卒数万人穿漕渠，三岁而通。通以漕，大便利。其后，漕稍多，而渠下之民颇得以溉田矣。"

阳渠，是光武建武二十四年，开凿。《后汉书·张纯传》说："上穿阳渠，引洛水为漕，百姓得其利。"刘昭注："阳渠，在洛阳城南。"这个渠的规模，似不及漕渠、白渠者大。

汴渠，是汉明帝永平十二年修。《后汉书·明帝本纪》："（永平十二年）遣将作谒者王吴修汴渠，自荥阳至于千乘海口，千余里。十三年夏，四月，汴渠成。辛巳，行幸荥阳巡行河渠。"汴渠即莨荡渠，是鸿沟的一部。

三

魏晋南北朝时，道路之开辟无闻，而河渠之开凿，如平虏渠，泉州渠，胡质所开青徐诸渠，则在魏时很是不少。其间规模最大者，有贾侯渠和邓艾所开的渠。

贾侯渠，是魏文帝时，贾逵开凿。《魏志·贾逵传》说："通运渠二百余里，所谓贾侯渠者也。"这时，逵是豫州刺吏，渠应在豫州境内。

邓艾所开各渠，约在魏正始年间。《晋书·食货志》说："艾以

为田良水少，不足以尽地利，宜开河渠，可以大积军粮，又通运漕之道。乃著《济河论》，以喻其旨。……宣帝善之，皆如艾计施行。遂北临淮水，自钟离而南，横石以西，尽泚水，四百余里。五里置一营，营六十人。且佃且守。兼修广淮阳、百尺二渠，上引河流，下通淮、颍、大冶诸陂。于颍南、颍北，穿渠三百余里，溉田二万顷，淮南淮北皆相连接。自寿春到京师(即洛阳)，农官兵田，鸡犬之声，阡陌相属。每东南有事，大军出征，泛舟而下，达于江淮。"(《魏志·邓艾传》较略)这个三百余里的长渠，连接颍、淮南北，可以说是漕渠以后的第一个大渠了。此渠以后，历晋、南北朝，都无可以相仿的工程出现。

四

秦汉时，对于河渠，都设有都水长丞。应劭曰："律，都水治渠陂水门。"(见《汉书·百官公卿表》引)所谓律，就是汉律。依《汉书·百官公卿表》所举，汉的都水很多，从太常、大司农、少府、水衡都尉，以及三辅与诸郡国，莫不设有都水。汉东迁后，省都水，置河堤谒者。魏因之。晋武帝时，置都水使者。宋与晋同。梁初，称都水使者为都水台使者，后改为太舟卿。北魏有河堤谒者。北齐有都水台，而尚书省内设有水部。从这种水官制度的沿革上，我们也可以看出西汉时对于河渠之特别注意。东汉以后，就差得多了。

第五章

秦汉的馆舍和邮驿

一

秦汉的馆舍和邮驿，可分为亭、邮、驿、传，分别述之。

亭，是供旅客止宿的地方。《风俗通》说："汉家因秦，大率十里一亭。亭，留也，今语有亭留，亭待，盖行旅宿食之所馆也。"《释名》说："亭，停也，人所停集也。"这都可证，供客止宿是亭的主要任务。《后汉书·蔡邕传》注引张骘《文士传》说："邕告吴人曰：吾昔尝经会稽高迁亭，见屋椽竹，东间第十六，可以为笛。"大概邕在高迁亭止宿，所以能够运用他的特别的鉴别力，仔细审察亭中的竹椽。

汉时的亭，似平民和贵族共用。《东观汉记》说："赵孝父为田禾将军。孝尝从长安来，欲止亭。亭长难之，言有贵客过，扫洒不欲秽污地。良久，乃听止。"《御览》卷一九四引谢承《后汉书》说："仓梧广信女子苏娥行，宿鹊巢亭。为亭长龚寿所杀，及婢，致富。取财物，埋置楼下。"这都可见留亭的旅客，没有贵族和平民

的限制，和先秦时代的官立馆舍不尽相同。若依谢承所记，则我们更可知亭的建筑是楼的形式，而汉时女子旅行，也是在亭中止宿的。

亭有亭长，除经理所管辖的亭，供旅客止宿外，还有两种职务。《汉官仪》说：“亭长皆习设备五兵。五兵：弓弩、戟、楯、刀剑、甲铠。鼓吏赤帻行縢，带剑佩刀，持楯被甲，设矛戟，习射。……亭长持二尺板以劾贼。”(《续汉志》注引)《续汉书·百官志》说：“亭有亭长，以禁盗贼。本注曰：亭长主求捕盗贼，承望都尉。”禁捕盗贼，是亭长的职务之一。亭之有楼，当亦兼作瞭望之用。《风俗通》说：“亭，亦平也。民有讼诤，吏留辩处，勿失其正也。”供给平讼的处所，是亭长的职务之又一。亭长的这两种职务，可以充分表现秦汉时的亭，于作旅舍外，还有它在政治上的任务，同时，也正因这种旅舍带有政治上的性质，对于旅客不免取一种监视的态度，可以向旅客盘问，问他要符传。《汉书·王莽传》说：“大司空士夜过奉常亭。亭长苛之。告以官名。亭长醉，曰：宁有符传耶？士以马棰击亭长。亭长斩士，亡。郡县逐之。家上书。莽曰：亭长奉公，勿逐。”亭长可以依照公家的规定，斩杀过客，可见汉时亭长的威权。这在当时治安上的需要，或不得不有这样的办法。但这样办法的流弊，就可以使亭长利用他的地位，作福作威，甚至可以谋命图财，若龚寿之于苏娥了。

亭的设立，相互间的距离不等，而以十里为原则。《汉书·百官公卿表》说：“大率十里一亭。亭有长。……县大率方百里。其民稠则减，稀则旷。乡亭亦如之。皆秦制也。”所谓“稠则减，稀则旷”，是说居民过多时，县乡亭间的距离都减少里数；如居民过少，则里数加多。《汉官仪》说：“长安城方六十里，经纬各十五里，十二城门，积九百七十三顷，百二十亭长。”《御览》一九四引《汉官典职》说：“洛阳二十四街，街一亭。十二城门，门一亭。”长安有百二十亭，洛阳有三十六亭，可见人口密度增加时，亭的数目也要随着增加之一例。

汉对于亭的保护，极为注意。《汉官仪》说：“守寺乡亭漏败，垣墙陁壊所治，无办护者，不称任，先自劾不应法，归告二千

石。”这可见，汉家对于护亭规定的严重。

《汉书·百官公卿表》说，西汉共有亭二万九千六百三十五。若依元和二年，中国人的总数来折算，则每一千六百四十人有亭一所。假设每百人中有一个旅客，则平均每十六七个旅客就可以有亭一所了。东汉时，亭的数目不可考，但其总数应视西汉时无大减缩。桓灵以下，中国大乱，各地的亭难免不有大量的破坏。《晋书·刑法志》说：“侍中卢珽，中书侍郎张华，又表抄新律诸死罪条目，悬之亭传，以示兆庶。”这虽可表示，晋初亭的数目还有相当地多，但我们观于同书《潘岳传》中所述，“十里一官摘”的建议，则晋初的亭较之汉时，一定是很少很少。惠怀大乱后，更不足提了。

二

伴着亭的数目之发达，汉的私人旅舍事业也较先秦时有更显明的发展。《东观汉记》说：“第五伦自度仕宦牢落，遂将家属客河东，变易姓名，自称王伯齐。常与奴载盐，北至太原贩卖。每所止客舍，去辄为粪除，道上号曰道士，开门请求，不复责舍宿直。”《后汉书·周防传》说，周防“父扬，少孤微，常修逆旅以供过客，而不受其报”。《续汉书·百官志注》说：“永元十年，大匠应顺上言：‘百郡计吏，观国之光。而舍逆旅，崎岖私馆，直装衣物，敝朽暴露。朝会邈远，事不肃给。’”这所谓客舍，所谓逆旅，都显然是私人经营的旅舍。而前两条所记，都可见当时的客舍或逆旅是需要报酬的。第一条所说，又可见旅客可以止客舍中贩卖货物，这或者是公家的亭所办不到的地方。第三条所说，则可使我们想象东汉中叶，百郡计吏来观国光的时候，洛阳私营旅舍是如何大量地需要了。

晋初，私营旅舍事业，已大大地发达起来。《晋书·潘岳传》记晋初事，说：“时以逆旅逐末废农，奸淫亡命多所依凑，败乱法度，敕当除之。十里一官樆，使老小贫户守之。又差吏掌主，依客舍收钱。岳议曰：‘谨案：逆旅，久矣其所由来。行者赖以顿止，

居者薄收其直。交易贸迁，各得其所。官无役赋，因人成利，惠加百姓，而公无末费。语曰："许由辞帝尧之命，而舍于逆旅。"《外传》曰："晋阳处父过宁，舍于逆旅。"魏武皇帝亦以为宜，其诗曰："逆旅整设，以通商贾。"然则自尧到今，未有不得客舍之法。唯商鞅尤之，固非圣世所言也。方今四海会同，九服纳贡，八方翼翼，公私满路，近畿辐辏，客舍亦稠。冬有温庐，夏有凉荫，刍秣成行，器用取给。疲牛必投，乘凉近进，发槅卸鞍，皆有所憩。又诸劫盗皆起于迥绝，止乎人众。十里萧条，则奸宄生心；连陌接馆，则寇情震慑。且闻声有救，已发有追。不救，有罪；不追，有戮。禁暴捕亡，恒有司存。凡此皆客舍之益，而官樆之所乏也。又行者贪路，告籴炊爨，皆以昏晨。盛夏昼热，又兼星夜，既限早闭，不及樆门。或避晚关，迸逐路隅。只是慢藏诲盗之原。苟以客舍多败法教，官守棘樆，独复何人？彼河桥孟津，解券输钱，高第督察，数人校出，品郎两岸相检，犹惧或失之，故悬以禄利，许以功报。今贱吏疲人，独专樆税，管开闭之权，籍不校之势。此道路之蠹，奸利所殖也。率历代之旧俗，获行留之欢心，使客舍洒扫，以待征旅择家而息，岂非众庶颙颙之望。'"在这段记载中，当时私营旅舍的发达，及其设备的方便，均可见到，私营旅舍的优点，以及官立旅舍的困难，也历历如绘。潘岳的这篇《客舍议》，在交通史料上的价值很大。从这里我们可以看出，晋以后，供客宿止的亭所以没落的缘故。

三

邮，是传书的机关。《后汉书·郭泰传》注，引《说文》："邮，境上传书舍也。"（今本《说文》"传"作"行"）又《杨震传》说："谪震诸子，代邮行书。"这都可见，汉时邮的用处。《汉书·京房传》说："去至新丰，因邮上封事。"《后汉书·光武帝纪》说："无遣及因邮奏。"这又可见，汉时的邮有传书的完全责任，发书人固不必去，也不必派人去。邮的应用，不限于郡县各行政组织间的普通文书，上封事或奏疏也都是可以利用邮的。

近年敦煌发现的汉简，经王国维之指出，有关于汉邮制者三简：

第一简 入西书二封。(一封中部司马□平望侯官。一封中部司马□阳关都尉府。)十二月丙日辰下铺时，受：旅故卒张永。日下铺时□，燧长张□。

第二简 入西蒲书二封。(其一封文德大尹章诣大使五威将莫府。一封文德长吏印诣大使五威将莫府。)始建国元年十月辛未，日食时，关啬夫受，□□卒赵彭。

第三简 入西蒲书，吏马行。(鱼泽尉印，十三日起诣府。永平十八年正月十四日，日中时，杨威卒□□受，□□卒赵仲。)王氏跋云："右三简，皆记邮书之簿。……诸简所云，某官诣某官者，皆据封泥及检署之文录之。'中部司马''文德大尹章''文德长史印''鱼泽尉印'诸字皆封泥上文。而'平望侯官''阳关都尉府''大使五威将莫府'诸字，则检上所署之字也。……又第三简云：'十三日起诣府'，则并署发书之日矣。(以上皆论三简上所录原邮件之文字)此种邮书，皆自东向西之书，故曰'入西蒲书'。'蒲'者，'簿'之或作也。又诸简所记受书日时，曰'日下铺时'，曰'日食时'，曰'日中时'，又皆燧卒致之燧长，或燧卒受之，以次传送至他燧。可见汉时邮递之制，即寓于亭燧中。而书到日时，与吏卒姓名均有记录，可见当时邮书制度之精密矣。"(《观堂集林》卷十七《敦煌汉简跋》十一)汉时作邮书的惯习，和当时传递邮收的规矩，经这三简的证明和王氏的分析，很为明白，不过传书人之为燧长燧卒，乃是西北边境上的情形。内地的邮，依《汉官旧仪》所说，也有司奸盗的责任，正如亭长之有捕禁盗贼的责任一样。但内地的邮，不名为燧，传书的责任者是所谓"邮人"也不会叫做燧长和燧卒的。

邮，也可以供人止宿。《汉书·黄霸传》说："吏出不敢舍邮亭。"则邮之可舍，可知。

邮的设置，较亭为密。《汉官旧仪》说："五里一邮，邮人居间，相去二里半。"(依《史记·留侯世家》索隐引)所谓"五里一邮"大概也是和"十里一亭"一样，是一个原则上的数目，有时是不免

视环境需要的程度，而有所增减的。所谓“邮人居间，相去二里半”，大概是说邮人居在这个邮区的中间，和四邻的邮区，相去各有二里半。

汉人重邮，与亭相似。《汉书·薛宣传》说：“始惠(薛宣之子)为彭城令，宣从临淮，迁至陈留。过其县，桥梁邮亭不修，宣知其不能。”这是汉人以一县的邮亭是否修治，便可据以观一县之政了。

四

驿，也是一种传达消息的设备，和邮相似。《后汉书·袁安传》说，安“初为县功曹，奉檄诣从事。从事因安致书于令。安曰：‘公事自有邮驿。私请则非功曹所受。’”这可见在传达文书之一点上，驿与邮同，故安并称之。《续汉书·百官志》，太尉下，有法曹，“主邮驿科程事”则邮驿在行政系统上，也是属于一个部门。

驿和邮的不同，是在传书的方法上。邮有邮人，可以负完全传寄的责任；驿则只供给传书者以交通的工具，传书人仍须由发书人派遣专使。因为有这点不同，所以驿有时也可利用到别的方面去。《汉书·郑当时传》说，当时“当置驿马长安诸郊，请谢宾客，夜以继日，至明旦，常恐不变”。《后汉书·东海恭王疆传》说：“显宗遣中常侍钩盾，令将太医，乘驿视疾。”这都可见驿在传书以外的利用。

驿所用的交通工具，以用马为原则。《周礼》秋官行人注引汉律，“乘传骑驿而使”，《说文》，“驿置，骑也”可见。《汉书·吉丙传》说：“适见驿骑持赤白囊，边郡发奔命书，驰来至。”《后汉书·张禹传》说：“驿马上谏。”所谓“驿骑”和“驿马”，当然都是用马。但有时也有用车而称驿者。如《汉书·王莽传》：“乃流棻于幽州，放寻于三危，殛隆于羽山，皆驿车载其尸传致。”即其一例。不过这种例子，比较上少见得很。

驿有驿卒，每三十里设一处。《续汉书·舆服志》说：“驿马三十里一置。卒皆赤帻绛韝云。”《史记·田儋列传》：“田横乃与其客二人乘传诣洛阳。未至，三十里至尸乡厩置。”集解：“瓒曰：厩

置，置马以传驿也。"这都是三十里置驿的证据。

汉时，除公家置驿外，也有私家的驿。上引郑当时的驿马，就是私人置驿的一证。《汉书·燕刺王传》："旦（燕刺王）置驿书，往来相报。"又《酷吏传》，王温舒令"郡具私马五十匹为驿，自河内至长安"。这也都是私人的驿。这种私驿和私营的旅舍不同。后者所以取利，前者专为自己一时的便利。便私营旅舍可以发展而为一种永久性的事业，私驿则仅一时的现象罢了。

魏晋以下，邮驿制度似均存在。但《续汉书·百官志注》："东晋犹有邮驿，共置，承受傍郡县文书。有邮，有驿，行传以相符。县置屋二区，有承驿吏，皆条所受书，每月吉，上州郡。"东晋时，邮驿的设置，尤其是邮的设置，已较前大为减少了。东晋以后，这种制度纵仍存在，恐怕效力也很小了。

五

汉时的传，是用车，所以供政府官吏或特许之人因公乘坐。其作用和驿不同，而制度和驿相类，都是在一定的距离，供给交通工具的改换，以利旅行的速度。

传有四种。《汉书·高帝纪》注，如淳引汉律："四马高足为置传，四马中足为驰传，四马下足为乘传，一马二马为轺传。"在这四种传中，乘传的应用似最普遍。《史记·吴王濞传》："条侯将，乘六乘传，会兵荥阳。"《汉书·文帝纪》："张武等六人乘六乘传，诣长安。"又《龚遂传》："上许焉，加赐黄金，赠遣乘传。"《史记》《汉书》中，如此类记载乘传之事甚多，而关于驰传和轺传的记载，则都比较地少了。

用传的办法，汉律有一定的规定。《汉书·平帝纪》注，如淳曰："律，诸当乘传者，及发驾置传者，皆持尺五寸木传信，封以御史大夫印章。其乘传者，参封之。参，三也。有期会，累封两端，端各两封，凡四封。乘置、驰传者，五封之。两端各二，中央一也。轺传，两马再封之，一马一封也。"这是用传，须持传信，而因所用传的种类不同，传信上封印的情形也是不同的。

置传和置驿的地方，是在一起的。专门的名字，叫做置。《汉书·文帝纪》：“太仆见马遗财足，余皆以给传置。”师古曰：“置者，置传驿之所，因名置也。”我们已知道驿是三十里一置，现又知道驿传共置，则传也是三十里一置了。

传的费用，比驿的费用大。汉东迁后，传颇省略。魏晋以下，用传者恐怕很少了。

六

汉时，九律之中，厩置列为专章。今由各书所引的遗文窥测，乃系与邮驿传乘制度，有特别的关系。汉东迁后，这类律文，已不能完全实行，魏时更简。所以《魏律新序》说：“秦世，旧有厩置乘传副车食厨。汉初，承秦不改。后以费广，稍省。故东汉但设骑置而无车马。律犹著其文，则为虚设。故(魏)除其厩律，取其可用合科者，以为邮驿令。”此后，晋梁及北齐北周的新律，厩牧各为专篇，律文似又较魏转繁，但这些律文是否也如东汉之虚设，就很难说了。

第六章

秦汉的交通工具

一

秦汉及魏晋南北朝时的交通工具，大体上仍为舟车牛马。

舟之异于前者，大者有楼船，快者有舸。《史记·平准书》说，汉武帝“治楼船，高十余丈，旗帜加其上，甚壮”。又说：“因南方楼船卒二十余万人，击南越。”这可见西汉中叶已有很大的楼船，并且南方的楼船也已有了很大的数量。《晋书·王濬传》说：“濬乃作大舰连舡，方百二十步，受二千余人。以木为城，起楼橹，开四门。其上皆得驰马来往。”这比汉武帝所特制的船，恐怕还要大的。《御览》卷七七〇引《江表传》说：“孙权名舸为马，言飞驰如马之走陆地也。”又引王隐《晋书》说：“顾荣征侍中见王路塞绝，便乘舡而还。过下邳，遂解舫为单舸，一日一夜行五六百里，乃得免。”这也可见魏晋时，舸行之速。

楼船与舸，非一般常用之舟。舟之常用者，在三国时舱容五百斛者就算大舟。（见《吴志·孙权传》注引《吴书》记郑泉事）《魏

书·食货志》说："造船一艘，计举七百石。"则在南北朝时，运输之舟似较三国时还要大些。

二

车之异于前者，《续汉书·舆服志》《晋书·舆服志》和《宋书·礼志》记之甚详。其中，可述者，有辒辌，有辎軿。辒辌驾马，辎軿驾马或牛，都是四面有屏蔽，可以坐卧的车。《说文》说："辒，卧车也。""辌，卧车也。"《史记·秦始皇本纪》说："始皇崩于沙丘平台。丞相斯为上崩在外，恐诸公子及天下有变，乃秘之，不发丧。棺载辒凉车中，故幸宦者三乘。所至上食，百官奏事如故，宦者辄从辒凉车中可其奏事。"《汉书·霍光传》说："载光尸柩以辒辌车。"《霍光传》注，《孟康》曰："如衣车，有窗牖，闭之则温，开之则凉，故名之辒辌车也。"《宋书·礼志》说："汉制，大行载辒辌车，四轮。"辒辌车的形制一定很大，也很舒适。依《秦始皇本纪》所说，它一定是始皇日常所乘用，后来却变成一种丧车了。《说文》："辎軿，衣车也。軿，车寿衣也。车后为辎。"（此依段注改）《释名》："辎车，载辎重，卧息其中之车也。""軿，屏也。四周所屏蔽也。"《续汉书·舆服志》："太皇太后，皇太后……非法驾则乘紫罽軿车。""长公主赤罽軿车。大贵人、贵人、公主、王妃、封君、油画軿车。……公，列侯，中二千石，二千石夫人……得乘漆布辎軿。"辎軿也一定是极舒适的车，为汉时贵妇人所乘坐的。辒辌之制，魏晋及南朝，沿用不改。辎軿，到魏晋时，就不被重视了。

东汉时，有用鹿车者，各史志不载，不知所由始。《后汉书·列女传》说，鲍宣妻"著短布裳，与宣共挽鹿车"。《魏志·司马芝传》也说："以鹿车推载。"鹿车大概是一种极简陋的车，或者就是后世的小车所由起，也不可知。但鹿车之名，不知何所取义。

此外，东汉张衡创指南车，宋有记里车，名虽称车，而作用和车不同。三国时，诸葛亮制木牛流马，名为牛马，却可认作车类。《宋书·礼志》说："指南车……后汉张衡始复创造。汉末丧乱，其器不存。……（魏）明帝青龙中，令博士马钧更造之，而车成。晋

乱，复亡。石虎使解飞，姚兴使令狐生又造焉。(晋)安帝义熙十三年，宋武帝平长安，始得此车。其制如鼓车，设木人于车上，举手指南。车虽回转，所指不移。大驾卤簿，最先启行。此车，戎狄所制，机数不精。虽曰指南，多不审正。回曲步骤，犹须人功正之。范阳人祖冲之有巧思，常谓宜更构造。宋顺帝升明末，齐王为相，命造之焉。车成，使抚军丹阳尹王僧虔、御史中丞刘休试之。其制甚精，百屈千回，未尝移变。"又说："记里车，未详所由来。亦(宋)高祖定三秦所获，制如指南，其上有鼓。车行一里，木人辄击一槌。"这对于指南车的历史，以及它与记里车的形制，都有扼要的叙述。这两种东西，虽不能乘人运输，但对于交通上也是很有帮助的。不过，它们始终为皇帝所专有，在交通工具发展历史上，不过仅仅是两种奇器罢了。木牛流马，是诸葛亮所制以为运输军粮之用，其制作方法，在《蜀志·诸葛亮传》注中称举甚详。这两种东西，虽较指南车及司里车施用较广，但仅及亮身而绝，对于后来运输工具之发展上，也是没有什么影响的。

三

马，或驾车，或单骑，在秦汉时已非常普遍。《史记·平准书》记汉武初年，长安的情形，说："众庶街巷有马，阡陌之间成群，而乘字牝者，摈而不得聚会。"这可见西汉盛时马之繁殖及用马的普遍之一斑了。

牛，秦及汉初贵族皆不服用。汉武帝时，渐有用以驾车者。《晋书·舆服志》说："古之贵者，不乘牛车。汉武帝推恩之末，诸侯贫弱者至乘牛车。其后，稍见贵之。自灵献以来，天子至士，遂以为常乘。至尊出朝堂举哀，乘之。"

马牛外，晋时更有用象用羊驾车者。但这种事情，毕竟很少见，不能算是日常服用的交通工具。橐驼，骡驴，作为负载之用者，汉时应视战国时为盛。汉之西北边上，当产此类动物不少。晋惠怀后，胡人乱华，这两种动物的利用，在中国北部更当有很大的发展。

第三篇　隋唐宋时代之交通

第一章

隋唐宋交通与东南财富

一

隋唐宋时代，从隋开皇九年已灭陈的第二年算起，到宋亡止。中间，计隋二十九年，唐二百八十九年，五代五十三年，北宋一百六十七年，南宋一百五十二年，共六百九十年。（公元 590 年至 1279 年）

二

在这六百九十年中，中国历史上的大事，在政治方面是有两次大统一的出现（隋之统一，及唐之统一，可看做一个运动的开始和完成。）和崩溃，在民族方面是两度地华人战胜了异族，而最后又为异族所败。这种情形，表现在交通上：一方面，则由于国内的统一，而唐宋州郡干路，往还交织；其他方面，则由于民族地位的优越，隋唐的域外交通大见昌盛。这两方面，无论就哪一方面说，隋

唐宋盛时的情形都较秦汉时代为进步。并且，这两方面的史料较秦汉时代要丰富得多，也较便于叙述。但是依我的看法，隋唐宋交通之所以能为一个新的时代，并不是完全由于上述两方面的情形。我以为，这个新时代的最大特征，是运河的开浚和使用。这一方面创人工开河的新纪录，又一方面表现并推进东南诸郡在全国交通上的新地位。这两点，尤其是后一点，在交通史上是有划时代之意义的。

原来当秦汉时，东南经济地位极为落后。《史记·货殖列传》说："楚越之地，地广人稀，饭稻羹鱼，或火耕而水耨。果隋蠃蛤，不待贾而足。地势饶，食无饥馑之患。以故呰(赀)窳，偷生无积聚，而多贫。是故江淮以南，无冻饿之人，亦无千金之家。沂泗水以北，宜五谷桑麻六畜，地小人众。数被水旱之害，民好蓄藏。故秦夏梁鲁好农而重民。三河宛陈亦然，加以商贾。齐赵设智巧，仰机利。燕代田畜而事蚕。"这可见，无论在农业方面或商业方面，秦汉时东南各地都在很幼稚的状态中，不能和黄河流域相比。这时的南北交通虽可畅达无阻，但东南各地在全国交通上，实在谈不上有什么价值。这时堪称交通中心的大都会，除成都外，都是在黄河流域的。三国时，因魏蜀吴的鼎立，南北不能相济，遂逼迫东南当局，不得不想开发产业的办法。《晋书·食货志》说："吴上大将军陆逊抗疏，请令诸将各广其田。权报曰：'甚善。今孤父子亲自受田，车中八牛，以为四耦。虽未及古人，亦欲与众均其劳也。'有吴之务农重谷，始于此焉。"这是东南农业提倡之始。而《吴都赋》所述建业贸易情形，亦足征东南商业之逐渐活泼。于是，东南在全国交通地位之取得上，才开始具备了一些重要的条件。晋平吴后，东南农业更有进展。《晋书·食货志》说："世祖武皇帝太康元年，既平孙皓，纳百万而罄三吴之资，接千年而总西蜀之用，韬干戈于府库，破舟船于江壑。河滨海岸，三丘八薮，耒耨之所不至者，人皆受焉。农祥辰正，平秩东作，荷锸赢粮，有同云布。……太兴元年，诏曰：'徐扬二州，土宜三麦，可督令熯地，投秋下种，至夏而熟，继新故之交，于以周济，所益甚大。'……孝武太元二年，除度田收租之制。……至于末年，天下无事，时和年丰，

百姓乐业，谷帛殷阜，几乎家给人足矣。”这可见两晋时，东南农业发展的大概情形。此后，历宋齐梁陈，东南一直为南朝的根据地。一百七十年中，南朝虽改朝换代，并无多大的变乱。于是，东南遂为天下财富之区，为后来统一的政府所不能不取资的地带。它在全国的交通上，也就不能不有重要的地位了。隋炀帝开运河，正是一方面适应这种新时势的需要，同时在另一方面也就代表了新的时代之显著地展开。固然，隋炀帝的初意，是在游幸娱乐。但时代的需要，当时纵无隋炀帝，也要有人开辟一条沟通南北的新河道的。

运河通后，南北交通的面目大变。这条新水路，历隋唐至于北宋，其为北方仰食东南的一大通路，日益增加其重要。我们检视《新旧唐书·食货志》和《宋史·食货河渠》二志，不难想象当时运河的景象，是如何地漕船往来，千里不绝呢。这是“河渭漕挽千里”的秦汉时代，所梦想不到的事。宋南渡后，宋金夹淮相持，运河的作用消失过半，运河的健康也大受剥削。在受了一百多年的磨折后，元统一中国时，运河已经得了重大的沉疴。于是本篇所陈说的时代也就过去，而另外有新时代的新的交通姿态之来临了。

第二章

隋唐宋的国内交通路线

一

隋唐宋时，中国境内的交通路线，较秦汉时颇为易知。唐宋因有《元和郡县志》《太平寰宇记》《元丰九域志》的存留，各道或各路以及各州间的距离，都有很明白的记录，我们颇有取资的材料。隋虽无方志书的流传，但隋享国不永，唐又紧承隋后，隋的交通路线和唐时应该是没有很大的不同。我们知道了唐时的情形，也就可以知道隋时交通路线的大致了。

隋的幅员，东和南皆临大海，北至五原(今绥远五原)，西至且末(今新疆且末)，东北至辽西(今热河朝阳及辽宁锦西一带)，西南至安南。唐代盛时，“东极海，西至焉耆(今新疆焉耆)，南尽林州南境(在今安南境)，北接薛延陁界(今绥远阴山北)”。隋地，东西九千三百里，南北一万四千八百一十五里。唐地，东西九千五百一十里，南北一万六千九百一十八里。隋唐交通干路之长，至少应在二万五千里以至二万六千四百里之上。然唐有驿一千六百三十

九所，驿三十里一置，应有驿路四万九千一百七十里。若置驿之处，皆临大道，则唐代的交通干路，不只在二万六千四百里以上，并且几乎有五万里的路线了。

宋的幅员，较隋唐时为狭，“东南际海，西尽巴僰，北极三关”，西不能至甘肃西北部，北不能至阴山，东北不能至辽宁，西南不能至西康、云南、安南。东西六千四百八十五里，南北一万一千六百二十里，视隋唐幅员的广修，约短三千里以及三五千里。但若依唐时纵横里数和驿路里数的比例来推测，则宋时国境内的交通干线恐怕也要在三万五六千里以上了。

二

唐的国内交通路线，据《元和郡县志》于每州下所记的“八到”，上都与各州之间都有通道。今举其主要的路线言：

（一）上都西北的主要路线

上都西北行，三百里到邠州，一百八十里到泾州，三百三十里到原州，三百九十里到会州，三百八十里到兰州，四百里到鄯州。从鄯州东北行，五百里到凉州。又西北行，五百里到甘州。又西行四百里到肃州，四百八十里到瓜州，三百里到沙州。又北行七百里到伊州。更西北行七百三十里到安西都护府，已至唐西北边境。

（二）上都以西的主要路线

上都西行三百一十里到凤翔，又二百八十里到凤州，四百五十里到成州，三百八十里到武州，二百五十里到文州，一百六十里到扶州，三百三十里到松州。

（三）上都西南的主要路线

上都西南行七百六十里，到山南西道兴元府，四百九十里到利州，一百九十里到剑南道剑州，二百九十里到绵州，一百八十里到汉州，一百里到成都。

自汉州西南行七十五里到彭州，又一百二十里到蜀州，八十里到邛州。又西南行一百七十里到雅州，二百四十里到黎州，六百五十里到雋州，三百五十里到姚州。

自成都南行二百里到眉州，一百四十里到嘉州，三百二十里到戎州。

（四）上都东北的主要路线

上都东北行三十五里到坊州，一百二十五里到鄜州，一百五十里到延州，四百里到夏州，西北经宁远镇故落盐池，七百五十里到天德军。

上都更取道防州之东南，东北行二百五十里到同州，六十七里到河东道河中府。从河中府北行二百六十里到绛州，又一百四十里到晋州。又东北行三百六十里到汾州，一百八十里到忻州，一百六十里到代州。自代州西北行，一百二十里到朔州，通单于都护府。自代州西北行，四百里到蔚州，通天行军。

（五）上都以东的主要路线

上都东行一百八十里到华州，一百二十里到潼关，一百三十里到虢州，四百三十五里到东都。

自东都东北行一百五十里，到河北道怀州，二百六十里到卫州，二百五十里到澶州，一百一十里到魏州。

自东都东行，二百八十里到郑州，一百四十里到汴州。

自汴州东行，二百四十里到曹州，三百七十里到兖州，三百七十里到淄州，一百二十里到青州，三百五十里到莱州，二百四十里到登州。

自汴州东南行，三百三十里到宿州，四百二十里到泗州，二百二十里到楚州，二百五十里到扬州。扬州南行七十里到润州，一百七十里到常州，一百九十里到苏州，三百七十里到杭州，一百三十里到越州，二百七十五里到明州。自杭州西北行三百一十五里到睦州，一百六十里到婺州，二百六十里到处州，二百七十里到温州。又自睦州西行二百八十里到衢州，七百里到建州，六百里到福州，

三百七十里到泉州。

（六）上都东南的主要路线

上都东南行二百六十五里到商州，六百四十里到山南道邓州，一百八十里到襄州。

自襄州南行四百七十里到江陵府，东南行五百七十里到岳州府，五百五十里到潭州，四百六十里到衡州，三百七十里到郴州，四百一十里到韶州，五百三十里到广州。

自襄州到江陵，西南行二百五十九里到峡州，一百九十里到归州，三百三十里到夔州，二百九十八里到万州，二百六十里到忠州，三百五十里到涪州，三百三十里到黔州。

自襄州东南行到随州，一百五十五里到安州。二百九十里到沔州，七里到鄂州，二百里到黄州，二百三十里到蕲州，二百五十里到江州，三百二十五里到洪州。自洪州西南行，五百七十里到吉州，五百二十里到虔州，过大庾岭三百五十里到韶州，五百三十里到广州。（以上各路线，系用陈沅远《唐代驿制考》、梁括元和志文，加以综合的改写。）以上各地距离的里数或不必完全和实际的情形相符，各路线所经过的大城也许较实际上为迂回，但和唐时主要路线的大致情形，总是可以没有什么大出入的。

唐之晚季，藩镇坐大，国内割据的形势已成。五代时，中国境内或分为十一国，（后梁时）或分为八国，（后唐、后晋、后周时）或分为七国，（后汉时）各地的交通通路被割成许多独立的区域。宋兴，师唐之意，改称“道”为“路”，各路的重要城镇，视唐时不见有什么重要的变化，唐时的交通干路在宋时也应没有很大的改变。但唐以长安为上都，各方路线俱自长安辐射。宋以汴为京师，各方路线俱自汴京辐射。这是唐宋交通路线系统之最大的不同。

在西方，自汴京西行至长安，更西北行可至今陕西甘肃各地，向西南行可至今四川各地，这都因仍唐旧日的干路。

在东方，自汴京东行，经曹州，至今山东各地。自汴京东南行，经应天府，可至今江苏、浙江、福建各地，这也都因仍唐时的旧路。

在北方，自汴京北渡河，东北可至大名府，北可至真定府、燕山府，西北可至太原府。这几条干路，视唐时有所不同。

在南方，唐时的旧路也嫌迂回。自汴京南行，取道蔡州信阳军，东可以至寿春府，东南可以至南康、洪州，南可以经岳州、潭州以至广州。

宋时，各地干路因革唐旧者，大概如此。其间远近距离的里数，《太平寰宇记》和《元丰九域志》所记，颇有歧出。但其大致，也是可借二书以考见的。

宋南渡后，自散关及淮河中流以北，尽割于金。迄于宋亡一百五十年间，南北交通为之隔绝。等到交通恢复后，便转到另一个时代了。

唐的国内交通路线中，不少新开的和新筑的道路，同时也承继了隋的伟大的运河，并新辟了许多水道。关于后者，留到下章去说。关于新道，则《新唐书・地理志》中，所记甚多。

（一）“关内道商州”下说：“贞元七年，刺史李西华自蓝田到内乡，开新道七百余里，回山取涂，人不病涉，谓之偏路。”

（二）“河南道河南府偃师”下说：“天宝七载，尹韦济以北坡道迂，自县东山下，开新道，通孝义桥。”

（三）“河南道虢州湖城”下说：“天宝八载，馆驿使御史中丞宋浑开新路，自稠桑西，由晋王斜。”

（四）“江南东道杭州余杭”下说：“宝历中……（令归）珧又筑甬道，通西北大路，高广径直百余里，行旅无山水之患。”

（五）“江南西道歙州祈门”下说：“西四十里，有武陵岭。元和中，令路旻凿石为盘道。”

（六）“江南西道潭州益阳”下说：“永泰元年，都督翟灌自望浮驿开新道，经浮丘，至湘乡。”

（七）“岭南道韶州始兴”下说：“下有大庾岭，开元十六年，诏张九龄开。”

这七条道，恐怕要以关内道的偏路为最长，大庾岭的山路为最要。大庾岭是一条由西而东的山脉。在未开新路前，这山似只有蜿蜒小径，供单身人崎岖地通过，为南北交通的阻碍不少。新路既

开，自广州北上者，便可得到许多的便利。张九龄在《开大庾岭路》一文中，说："以载则曾不容轨，以运则负之以背。而海外诸国，日以通商，齿革羽毛之殷，鱼盐蜃蛤之利，上足以备府库之用，下足以赡江淮之求。"（见《全唐文》卷二九一）所谓"以载则曾不容轨，以运则负之以背"，应是新路未通前，大庾岭山径交通的困难情形。而"海外诸国"云云，则是新路开通，交通发展后的情形了。此外，还有骆谷路，在盩厔县西，唐武德七年开，以通梁州。（见《元和郡县志》）有参天至尊道，又名参天可汗道，在"回纥以南突厥以北"，当即在现在新疆及中亚细亚境内，正观二十一年开，沿途置驿六十八所。（见《新唐书・回纥传》及《通鉴正观》二十一年下）又有黄巢所刊山道自浙东趋建州，约七百里。（见《新唐书・黄巢传》）这一类的开道工作，在五代以及两宋时，是很少听到的。

第三章

隋唐宋的运河

一

隋唐的水道，合能通舟楫与不能通舟楫者，总计之，凡“三亿二万三千五百五十九。其在遐荒绝域，迨不可得而知矣。其江河，自西极达于东溟，中国之大川者也。其余百三十五水，是为中川。其又千二百五十二水，斯为小川也。若渭、洛、汾、济、漳、淇、淮、汉，皆亘达方域，通济舳舻，从有之无，利于生人者也”。(见《旧唐书·职官志》“水部郎中”下)然江、河、渭、洛、汾、济、漳、淇、淮、汉，是天然的水道，不能表示隋唐人对于水道交通之最大的努力，同时，又几乎全是自西而东的水道，也不能在南北的沟通上，发挥作用。隋唐人开凿及使用的大运河，独能具备这两种条件，所以运河在隋唐水道交通上的地位，比江河等水道要居较高的地位。

隋唐时的大运河，是由通济渠、山阳渎、孟渎和永济渠联络而成的。通济渠，开于隋炀帝大业元年(公元605年)。唐时，叫做

广济渠。依《唐地理志图》所绘，则此渠在荥阳之北，引黄河水东南行，经河阴、荥泽、郑州，流入开封南境。东行经考城、宋州、楚邱、虞城，东南行至萧、徐州、下邳、宿迁，更东南入于淮水。山阳渎，隋文帝开皇间开，自楚州之山阳，南行，经宝应、高邮、江都，至扬子人长江。孟渎自润州、丹徒引江水东南行，经武进、无极、苏州、嘉兴、盐官，西南至杭州，入浙江，系唐宪宗元和八年(公元813年)开。永济渠引沁水南达于河自武陟、修武间，引而东北行，经获嘉新、乡汲、卫魏、馆陶、永济、武城、漳南、长河、安陆、景州，至涿郡境，入于海，系隋炀帝大业四年(公元608年)开。这四个渠联合起来的总长度，大概要有三四千里。

通济渠的开凿，似利用旧日鸿沟已废的故道不少。山阳渎则亦系利用邗沟的旧路。张洎说："禹又于荥泽，分大河为阴沟，引注东南，以通淮泗。至大梁浚仪县西北，复分为二渠。一渠，原经阳武县中牟台下，为官渡水。一渠，始皇疏凿以灌魏郡，谓之鸿沟。莨菪渠自荥阳五出池口来注之。其鸿沟，即出河之沟，亦曰莨菪渠。……渠水又东经荥阳北旃然水，自县东流入汴水。郑州荥阳县西二十里三皇山上，有二广武城。二城相去百余步。汴水自两城间小涧中，东流而出。……隋炀帝大业三年，诏尚书左丞相皇甫谊发河南男女百万，开汴水，起荥阳，入淮，千余里，乃为通济渠。又发淮南兵夫十余万，开邗沟。自山阳淮至于扬子江，三百余里，水面阔四十步，而后行幸焉。"(见《宋史·河渠志》"汴水"下)张洎所说禹开阴沟，自非事实。他所说通济渠和山阳渎开辟年岁，也和《隋书·文帝本纪》《炀帝本纪》不符，但两渠和鸿沟、邗沟的关系，以及这两渠工程之大，却可因张洎的话而见的。

孟渎，据《新唐书·地理志》说，是"刺史孟简因故渠开"。永济渠总也利用一部分天然河道，或旧渠故道，但已经不可考了。

隋炀帝凿通济渠、永济渠成功后，遂即利用它们作大规模的运输。大业元年(公元605年)，炀帝幸江都，所用龙舟、凤艒、黄龙、赤舰、楼船等，凡数万艘，"舳舻相接，二百余里"。八年(公元612年)，炀帝自江都御龙舟，入通济渠，渡河，经永济渠以幸涿郡。九年(公元613年)，集大军于涿郡，以讨高丽。共有军队

一百一十三万三千八百人，运输的人约当军队的一倍，总计有三百四十万人。这三百四十万人，以及这三百四十万人的被服兵械粮饷，总也有不少的数目要从这条新水道上走的。炀帝做这些事的是非，另作别论，由这些事所表现的南北交通之活泼气象，是以前所没有的。

唐初，关中的出产不够京师官员兵民吃的，开始岁运东南之粟，以资补助。东南之粟，每年按时聚集扬州，由扬州经山阳渎人淮，经通济渠人河，由黄河西人渭水，以至京师。大运河的南段，在这时的经济价值上已见得重要。但唐初需要东南供给者尚少，每岁漕粟不过二十万石。高宗以后，需用渐多。玄宗朝漕运最多时，江淮漕米，三岁之中竟达七百万石。肃代以后，关中需于东南者尤殷。《新唐书·食货志》说："及田悦、李惟岳、李纳、梁崇义拒命，举天下兵讨之。诸军仰给京师，而李纳、田悦兵守涡口，梁崇义搤襄邓，南北漕引皆绝，京师大恐。江淮水陆转运使杜佑，以'秦汉运路出浚仪十里人琵琶沟，绝蔡河，至陈州而合。自隋凿汴河，官漕不通。若导流培岸，功用甚寡。疏鸡鸣岗首尾，可以通舟。陆行才四十里，则江、湖、黔中、岭南、蜀汉之粟，可方舟而下。繇白沙，趣东关，历颍蔡，涉汴，抵东都。无浊河泝淮之阻，减故道二千余里'。会李纳将李洧以徐州归命，淮路通而止。"这可见唐中叶以后，大运河的南段简直是中央政府的支柱，如有阻碍，立时即感到恐慌，不得不想一个补救的法子了。

二

宋时，称通济渠为汴河，山阳渎为淮南运河，孟渎为浙西运河，永济渠为御河。宋的汴河，较隋唐的通济渠，地位更见重要。至道元年（公元995年），张洎对太宗问，说："至国家膺图受命，以大梁四方所凑，天下之枢，可以临制四海，故卜京邑而定都。汉高帝云：吾以羽檄召天下兵，未至。孝文又云：吾初即位，不欲出虎符，召郡国兵。即知兵甲在外也。惟有南北军、期门郎、羽林孤儿，以备天子扈从藩卫之用。唐承隋，置十二卫府兵，皆农夫也。

及罢府兵，始置神武、神策为禁军，不过三数万人，亦以备扈从藩卫而已。故禄山犯关，驱市人而战。德宗蒙尘，扈驾四百余骑，兵甲皆在郡国。额军存而可举者，除河朔三镇外，太原、青社各十万人，邠宁、宣武各六万人，潞、徐、荆、扬各五万人，襄、宣、寿、镇海各二万人。自余观察团练据要害之地者，不下万人。今天下甲卒数十万，战马数十万匹，并萃京师，悉集七亡国之士民于辇下，比汉唐京邑，民庶十倍。甸服时有水旱，不到艰歉者，有惠民、金水、五丈、汴水等四渠，派引脉分，咸会天邑，舳舻相接，赡给公私，所以无匮乏。唯汴水横亘中国，首承大河，漕引江湖，利尽南海，半天下之利赋，并山泽之百货，悉由此路而进。"熙宁四年(公元1071年)，张方平论汴河说："国家漕运，以河渠为主。国初浚河渠三道，通京城漕运。自后定立上供年额，汴河斛斗六百万石，广济河六十二万石，惠民河六十万石。广济河所运，止给太康、咸平、尉氏等县军粮而已。惟汴河专运粳米，兼以小麦。此乃大仓蓄积之实。今仰食于官廪者，不惟三军，至于京师士庶，以亿万计，太半待饱于军稍之余。故国家于漕事，至急至重。然则汴河乃建国之本，非可与区区沟洫水利同言也。"(以上并见《宋史·河渠志》)宋因建都汴京，使用汴水，无需用以河渭为介，已足增进汴水的地位。而宋又因实行军事集权之制，大军集于京师，粮食问题较以前各朝，均特别紧急，更使汴河有极大的需要，至成为"建国之本"。汴河在北宋时交通上的地位，真可以睥睨一切了。

淮南运河，就地势上说，承汴河的下流，但就漕运上说，则为汴河之首。《宋史·食货志》说："到道初，汴河运米五百八十万石，大中祥符初至七百万石。江南、淮南、两浙、荆湖路租籴，于真、扬、楚、泗州置仓受纳。分调舟船泝流入汴，以达京师。"这是淮南运河与大江交接处的扬州，在宋时也还是一个聚积漕米的场所，未改唐时之旧。则在漕运上，淮南运河的价值，视汴河本流也就无所多让了。

浙西运河，在北宋时不见得重要，南渡以后才大加利用。《宋史·河渠志》"浙西运河"条下，说："至嘉定间(公元1208至1224年)臣僚又言：'国家驻跸钱塘，纲运粮饷，仰给诸道，所系不轻。

水运之程，自大江而下，至镇江则入闸，经行运河，如履平地。川、广巨舰，直抵都城，盖甚便也。”这可见浙西运河在南宋漕运上的地位。

御河，北宋时用以输北方军粮。《宋史·食货志》说：“河北卫州东北有御河，达乾宁军，其运物亦廷臣主之。”又《河渠志》说：“今御河上源，止是百门泉水，其势壮猛，至卫州以下，可胜三四百斛之舟。四时行运，未尝阻滞。堤防不至高厚，亦无水患。……(江淮之漕)自江、浙、淮、汴入黄河，顺流而下，又合于御河，大约岁不过一百万斛。若自汴顺流径入黄河，达于北京(今河北大名)，自北京和顾车乘，陆行入仓，约用钱五六千缗，却于御河装载赴边城。其省工役、物料及河清衣粮之费，不可胜计。”又说：“御河漕运通流，不可减大河夫役。”大概宋时的御河，比起唐时的永济渠要重要得多。唐建都长安，自长安往河北各道间的运输无取道永济渠之必要。宋都汴京，则渡过汴口，即至御河，往北方各路运输甚便，御河即立见重要。但御河漕运之粟，仍系汴河北运中之一小部分。以御河和汴河比，在交通繁盛的程度上说，是相差甚远的。

三

除大运河外，隋唐宋所开浚的河渠还很多。今举其最要者，有：

(一)广通渠　隋文帝开。自大兴城东至潼关，三百余里。“转运通利，关内赖之”。(见《隋书·食货志》)

(二)新漕渠　唐垂拱四年(公元688年)开，南通于淮，北通海、沂、密等州。

(三)直河　唐太极元年(公元712年)敕使魏景清开，引淮水至黄土岗，以通扬州。

(四)贵乡西渠　唐开元二十八年(公元737年)，刺史卢晖徙永济渠，自石灰窠引渠水至魏州、贵乡城西，注魏桥，以通江、淮之货。

（五）嘉陵江　唐元和中（公元806至820年），山南道节度使严砺，自兴州、长举以西，疏嘉陵江三百里，焚巨石，沃醯以碎之，通漕以馈成州戍兵。

（六）新源水　唐开元二十三年（公元732年），长史章仇兼琼因故渠开通，漕西山竹木，至于温江。（以上见《新唐书·地理志》）

（七）蔡河　蔡河水，兼容闵水、洧水和溵水。“闵水自尉氏，历祥符、开封，合于蔡，是为惠民河。洧水自许田，注鄢陵，东南历扶沟，合于蔡。溵水出郑之大隗山，注临颍，历鄢陵、扶沟，合于蔡”。这是宋时，汴京以南的大河。宋太祖建隆二年（公元961年），曾发陈、许及畿甸丁夫数万人浚蔡河，南入于颍川。乾德三年（公元965年），又由陈承昭率丁夫数千，凿渠自长社引溵水至汴京，合于闵水，以直接间接增加闵水和惠民河运输的力量。终北宋之世，陈、颍、许、蔡、光、寿六州的贡赋，都泛蔡水，入惠民河，以达于京师。

（八）广济河　“广济河，导菏水，自开封，历陈留、曹、济、郓，其广五丈”。宋太祖建隆二年（公元961年），遣使到定陶，视察计划，发曹州、单州丁夫数万人浚之。太宗太平兴国三年（公元978年），又发近县丁夫开浚。宋京以东的十七州，皆由这条水道供献粟帛。其初岁运米六十二万石，后来减去了二十万石，每年运米四十二万石。

（九）金水河　“金水河，一名天源，本京水，导自荥阳黄堆山，其源曰祝龙泉。（宋）太祖建隆二年春，命左领军卫上将军陈承昭率水工凿渠，引水过中牟，名曰金水河，凡百余里，抵都城西，架其水横绝于汴，设斗门，入浚沟，通城濠，东汇于五丈河，公私利焉”。

（十）荆南漕河　宋端拱元年（公元988年）开，自荆南城东，至师子口入汉江，能载二百斛舟，可通荆峡漕路，为行旅者所便。

（十一）深州新河　宋淳化二年（公元991年）开，自深州新砦镇，导胡卢河，分为一派，凡二百里，抵常山，以通漕运。（以上

见《宋史·河渠志》)

以上各水，都各经过相当繁重的工程，也都各有其在交通上的重要性。但如就当时全中国的交通说，这些河渠所给予的影响很小，是不能和大运河比的。

第四章

隋唐宋的域外交通

隋唐宋时的域外交通很发达，尤以唐的中叶为盛。无论从交通路线的远近说，或从交通密度的疏密说，唐均为隋宋所不及，并且也比秦汉时为有进步。唐贞元间(公元785至805年)，宰相贾耽详考方域道里之数，“从边州入四夷，通译于鸿胪者，莫不毕纪。其入四夷之路，与关戍走集，最要者七：

一曰营州入安东道。

二曰登州海行入高丽渤海道。

三曰夏州塞外通大同云中道。

四曰中受降城入回鹘道。

五曰安西入西域道。

六曰安南通天竺道。

七曰广州通海夷道。(见《新唐书·地理志》)

在这七道中，尤其是安西入西域道，安南通天竺道，以及广州通海夷道，路线最远。

安西入西域道，据《新唐书·地理志》引贾耽所纪：“安西(今库车)西出柘厥关，渡白马河，(渡口在今库车城西六十里)百八十

里西入俱毗罗碛(今赫色勒 Hosol 沙碛)。经苦井，百二十里，至俱毗罗城(今赛喇木 Sairam)。又六十里，至阿悉言城(今拜 Bai 城)。又六十里至拨换城(今阿克苏 Aksou)，一曰威戎城，曰姑墨州，南临思浑河(今塔里木河)。乃西北渡拨换河(今阿克苏河上流)。中河，距思浑河北二十里，至小石城。又二十里，至于祝(原误"于阗"依下文校改)境之胡芦河(今托什干 Taouchkan 河)，又六十里至大石城，一曰于祝，曰温肃州(今乌什 OuchTourfan)。又西北三十里，至粟楼烽。又四十里，度拔达岭。又五十里，至顿多城，乌孙所治赤山城也。又三十里度真珠河(应为今锡尔河 Sir daria 上流之 Ajsk-tach 河)。又西北，度乏驿岭(应为 Djitymbel 岭)，五十里度雪海(当系乏驿岭上之诸小湖)。又三十里，至碎卜戍。傍碎卜水五十里，至热海(即 Issyk koul)。又四十里，至冻城。又百一十里，至贺猎城。又三十里，至叶支城，出谷至碎叶川口(今吹河)。八十里，至裴罗将军城。又西，二十里至碎叶城(在 Tokmak 原址或其附近)。城北，有碎叶水(今吹河)。水北四十里有羯丹山，十姓可汗每立君长于此。自碎叶西十里，至米国城。又三十里，至新城。又六十里，至顿建城。又五十里，至阿史不来城(在今 Achpara 水上之 Tchaldy-war)。又七十里，至俱兰城(当在 Tarty 附近)。又十里，至税建城。又五十里，至怛罗斯城。"怛罗斯城，当为今 Talas 水上之 Aulie-ata 城，为唐盛时西域大道上的一个很繁盛的镇市。由此西进，可到波斯、大食(阿拉伯)，直达西海(地中海)之滨。(以上各地注释，俱据《沙畹西突厥史料》第一篇第二章，冯承钧译本。)

安南通天竺道，贾耽纪："安南(在今安南河内附近)经交趾太平，百余里至峰州(今白鹤)。又经南田百三十里至恩楼县。乃水行四十里，至忠城州。又二百里，至多利州。又三百里，至朱贵州。又四百里，至丹(甘)棠州。皆生獠也。又四百五十里，至古涌步(似为今之蛮耗)。水路距安南，凡千五百五十里。又百八十里，经浮动山、天井山(二山或为蒙自西南的高原)。山上夹道皆天井，间不容跬者三十里。二日行，至汤泉州。又五十里，至禄索州。又十里，至龙武州(今云南临安)。皆爨蛮，安南境也。又八

十三里至傥迟顿。又经八平城，八十里至洞澡水。又经南亭，百六十里至曲江，剑南地也。又经通海镇(今云南通海)，北六十里渡海河利水，至绛县(今云南江川)。又八十里至晋宁驿，戎州地也。又八十里，至柘东城(今云南昆明)，又八十里，至安宁故城(云南安宁县治之南)。又四百八十里，至灵南城(灵南城或云南城之误，在今昆明大理间)。又八十里，至白崖城(今云南凤仪东 60 里)。又七十里，至蒙舍城(今云南蒙化北 15 里之古城)。又八十里，至龙尾城。又十里，至太和城(今云南大理南有太和故城)。又二十五里，至羊苴咩城(即今云南大理)。自羊苴咩城，西至永昌故都，三百里。又西渡怒江，至诸葛亮城二百里。"自诸葛亮城，分为西路和西南路。西南路，"南至乐成二百里。又入骠国(即缅甸)境，经万公等八部落，至悉利城，(应在太公 Tagaung 城之南，曼大来 Mandalay 城之北)七百里。又经突旻城，至骠国(Prome，骠都城)千里。又自骠国，西度里山(当为 Arakan Range)，至东天竺迦摩波(即梵文 Kamarupa，今之 Assam)国，千六百里。又西北度迦罗都(Kratoya)河，至奔那伐檀那(Pundravardhana?)国，六百里。又西南，至中天竺国东境恒河(Canga)南岸羯米嗢罗国(kajingala)四百里。又西至摩羯陀(Magadha)国六百里"。西路，自"诸葛亮城西去腾充城(或系今云南腾越)，二百里。又西至弥城，百里。又西过山，二百里至丽水城(当在禄郸江岸)，乃西渡丽水(禄郸江)、龙泉水，二百里至安西城。乃西渡弥诺江水，千里至大秦婆罗门国。又西渡大岭三百里，至东天竺北界个没卢回。(即西南道中的迦摩波，俱为 Kamarupa 之省译。但与西南道中所述里数相差一半，此或贾耽所据原料之歧异也。)又西南千二百里，至中天竺国东北境之奔那伐檀那国，与骠国往婆罗门路合"。(以上各地注释，都采用伯希和《交广印度两道考》Paul Pelliot, Deux itinéraires de chine en Inde à la fin du VIII siècle，冯承钧译本。)这条由安南通天竺的，由一而二的路，是到天竺的陆路。另外，还有到天竺的水路，见于贾耽所纪广州通海夷道。

广州通海夷道，是自"广州，东南海行二百里，至屯门山(大屿山及香港北之屯门)。乃帆风西行二日，至九州石(似为后来之

七洲)。又南二日至象石(当为 Tinhosa 岛)。又西南三日行至占不劳山(Culas gham)。山在环王国(即占婆 Champa)东二百里海中。又南二日行，至陵山。又一日行，至门毒国。又一日行，至古笪国。又半日行，至奔陀浪洲(即宾童龙 panduranga，今之藩笼 Phanrang)。又四日行，至军突弄山(Coulo condore)。又五日，行至海峡。(当即满剌加海峡，Malacca strait)蕃人谓之质，南北百里。北岸，则罗越国(当在马来群岛之南部)。南岸，则佛逝国(当指苏门答腊之东岸)。佛逝国东水行四五日，至诃陵国(爪哇)，南中洲之最大者。又西出硖三日，至葛葛僧祇国，在佛逝西北隅之别岛。国人多躁暴，乘船者畏惮之。其北岸则个罗国。个罗西，则哥谷罗国。又从葛葛僧祇四五日行，至胜邓洲。又西五日行，至婆露国。又六日行，至婆国伽蓝洲。又北四日行，至狮子国(今锡兰岛)。其北海岸，距南天竺大岸百里。又西四日行，经没来国，南天竺之最南境。又西北经十余小国，至婆罗门西境"。以上为自广州至天竺的水路。(以上各地注释，亦据《交广印度两道考》)

由婆罗门西境，又"西北二日行，至拔飓国。又十日行，经天竺西境小国五，至提飓国。其国有弥兰大河，(阿拉伯人所谓 Nahr Mihrân 之译音，即印度河也)一曰新头河，(梵语 Sindhu 之音译，亦指印度河说)自北渤昆国来，西流至提飓国，北入于海。又自提飓国西二十日行，经小国 20 余，至提罗卢和国，一曰罗和异国。国人于海中立华表，夜则置炬其上，使舶人夜行不迷。(提罗卢和国，依桑原隲藏《波斯湾之东洋贸易港所考》，系阿拉伯人所谓 Djerrarah 之音译，在波斯湾中 Obollah 不远的地方。)又西一日行，至乌剌国，(Vbolla，即 Obollah)乃大食国(Taji，即阿拉伯)之弗利剌河，(Furât 之音译，即 Euphrates)南入于海。小舟泝流二日，至末罗国(Basra)，大食重镇也。又西北陆行千里，至茂门王(大食王号)所都缚达城(Baghdâd)。自婆罗门南境，从没来国至乌剌国，皆缘海东岸行。其西岸之西，皆大食国。其西最南，谓之三兰国。自三兰国正北二十日行，经小国十余至设国。又十日行，经小国六七，至萨伊瞿和竭国，当海西岸。又西六七日行，经小国六七，至没巽国，又西北十日行，经小国十余，至拔离歌磨难国。又一日

行，至乌剌国，与东岸路合”。以上为自婆罗门西境至波斯湾东西岸的水路。

在这几条路程中，在西域方面，唐与隋时不尽相同，而唐天宝乱后，西域交通渐形衰落，虽北宋盛时，也并不能恢复。安南通天竺道，除见于贾耽所记者，别项记载甚少。而入印度者，似自南北朝时已多取道海上，历隋唐至宋不绝。至于印度至波斯湾之海程，唐以前航行者似不多，而自唐中叶以后，此道的旅客日盛，至于宋末不衰。故在隋唐宋时代的域外交通中，虽有二三百年向四方的平均发展，但较前代为特别进展并历时最久的，是南海上的交通。

至于隋唐宋域外交通繁盛的状况，可于当时的大都会中见之。

第五章

隋唐宋的大都会

隋唐宋的大都会，有作隋唐京都的长安和洛阳，有位置在黄河运河接连处的汴州，有位置在运河长江接连处的扬州，有滨海的广州、交州、泉州、明州、杭州，有通广州大道的洪州。

长安在隋初，因文帝的励精图治，已逐渐由荒凉回复到繁华里去。而因政治中心的关系，长安在交通上的地位，又回复到秦汉时代的样子。这时，“诸州调物，每岁河南自潼关，河北自蒲坂，达于京师，相属于路，昼夜不绝者数月”，可见长安道上运输之盛，交通之繁。唐时，长安更为一国际贸易场所，不只在全中国的交通上占据重要地位，且为唐时的国际贸易之在西方的一个集会点。当时胡人在长安者之多，以及长安胡化之甚，近人向达在其所著《唐代长安与西域文明》一书里，阐述甚详，不必具引。今录《酉阳杂俎》所记“宝骨”一则，略见长安胡商资本的雄厚，使我们想象当时的长安是如何伟大的一个国际市场。《杂俎》说：“长安平康坊菩提寺，缘李林甫宅在东，故建钟楼于西。寺内有郭令玳瑁鞭，及郭令王夫人七宝帐。寺主元意多识故事，云：李相每至生日，常转请此寺僧，就宅设斋。有一僧尝赞佛，施鞍一具。卖之，价值七万。又

僧广有声，口经数年，次当赞佛，因极祝林甫功德，冀获厚槻。毕，帘下出彩篚，香罗帊籍一物，如朽钉，长数寸。僧归，大失所望，惭惋数日，且意大臣不容欺己，遂携至西市，示于胡商，索价一千。胡见之，大笑曰：'未也。'更极意言之。加至五百千。胡人曰：'此宝价值一千万。'遂与之。僧访其名，曰：'此宝骨也。'”（见《太平广记》卷四〇三）一物之微，动值千万。近人张星烺以为当时的波斯店，犹之今人之“外国银行”，真不是一个夸大的比喻。安史之乱后，长安虽遭扰害，但迄于唐的末季，繁荣不见大减。宋时，虽定都于汴，但《太平寰宇记》所记诸州里数，必记诸州与长安间的距离，则宋时长安虽形衰落，仍不失为西方一大都会，而为入蜀入甘的一大枢纽。

洛阳，在隋炀帝时，大事营造。《隋书·食货志》说：炀帝初即位时，“始建东都。以尚书令杨素为营作大监，每月役丁二百万人。徙洛州郭内人及天下诸州富商大贾数万家，以实之。新置兴洛及回洛仓。又于皂涧营显仁宫，苑囿连接，北至新安，南及飞山，西至渑池，周围数百里。课天下诸州，各贡草木花果，奇禽异兽于其中。……又命黄门侍郎王弘、上仪同于士澄，往江南诸州采大木，引至东都。所经州县，递送往返，首尾相属，不绝者千里”。这可见洛阳新宫工程之大。大业三年，洛阳有过一个盛大的国际大会。《隋书·裴矩列传》说：“其冬，帝至东都。矩以蛮夷朝贡者多，讽帝令都下大戏，征四方奇技异艺，陈于端门街。衣锦绮、珥金翠者，以十数万。又勒百官及民士女列坐棚阁而纵观焉。皆被服鲜丽，终月乃罢。又令三市店肆皆设帷帐，盛列酒食，遣掌蕃率蛮夷与民贸易。所至之处，悉令邀延就坐，醉饱而散。蛮夷嗟叹，谓中国为神仙。”这种表面上的装扮，虽由于人工的制作，但既然能制作得出，则洛阳在这时已经又成了一个富庶的地方，而同时也成了一个四夷聚合的场所。唐时，洛阳为东都，宋时为西京，其地位之重要仅下于当时的京师一级。我们只要看《元和郡县志》及《太平寰宇记》记诸州间的里数，必提东都或西京，也就可以知道洛阳在唐宋时交通上之重要了。

汴州，为自运河至长安者所必经之路。唐时商业已很茂盛，

《朝野佥载》记述当时汴州的流氓，敲诈商人，积累巨万，可见汴州商人资力之厚。(见《太平广记》卷二六三引“李宏”条)不然，是无从受这样大的数目之敲诈的。宋兴，汴州以中原之枢，当一代的首都，我们读《东京梦华录》，便可想象当时的繁盛。周邦彦也是一个目睹汴京繁华的人，他的《汴都赋》说：“顾中国之阛阓，丛货币而为市。议轻重以奠贾，正行列而平肆。竭五都之环富，备九州之货贿。……其中则有安邑之枣，江陵之橘，陈夏之漆，齐鲁之麻，姜桂藁谷，丝帛布缕，鲐鮆鲰鲍，酿盐醯豉；或居肆以鼓铲橐，或鼓刀以屠狗彘。又有医无闾之珣玗，会稽之竹箭，华山之金石，梁山之犀象，霍山之珠玉，幽都之筋骨，赤山之文皮，与夫沈沙栖陆，异域所至，殊形妙状，目不给视，无所不有，不可殚纪。”这是说汴都，四方货贿汇集之盛。又说：“于是自淮而南，邦国之所仰，百姓之所输，金谷财帛，岁时常调，舳舻相衔，千里不绝，越舲吴艚，官艘贾舶，闽讴楚语，风帆雨楫，联翩方载，钲鼓镗鞳，人安以舒，国赋应节。”这是说汴都水路交通之盛。又说：“至于羌氐僰翟，儋耳雕脚，兽居鸟语之国，皆望日而趋，累载而至。怀名琛，拽驯兽，以至于阙下者，旁午。乃有帛氎、罽毲、兰干、细午、水精、琉璃、轲虫、蚌珠、宝鉴、洞胆、神犀、照浦，《山经》所不纪，齐国所不睹者，如粪如壤，聆积于内府。”这是说汴都，四夷之民，异域奇珍荟萃之盛。宋南渡后，运河道阻，汴都所以繁盛的原因，损失几尽，它在交通上的地位，也就远不如前了。

扬州是唐时最富的都会。就国内说，它是东南漕运的起点，是盐铁转运使的所在地。就国外说，它通海的道路可至日本，南通广州的商路也吸收海外船舶的大量利益。《容斋随笔》卷九说：“唐世，盐铁转运使在扬州，尽斡利权，判官多至数十人，商贾如织。故谚称‘扬一益二’，谓天下之盛，扬为一而蜀次之也。杜牧之有‘春风十里珠帘’之句。张祜诗云：‘十里长街市井连，月明桥上看神仙，人生只合扬州死，禅智山光好墓田。’王建诗云：‘夜市千灯照碧云，高楼红袖客纷纷。如今不似时平日，犹自笙歌彻晓闻。’徐凝诗云：‘天下三分明月夜，二分无赖是扬州。’其盛可知矣。”此

见唐时，扬州繁盛之一斑。而《新唐书·田神功列传》记“神功兵至扬州，大掠居人，发冢墓。大食、波斯贾胡死者，数千人”，外籍商人在扬州之多，可知。《太平广记》卷四〇二，引《集异记》：“司徒李勉，开元初，作尉浚仪。秩满，沿汴将游广陵。行及睢阳，忽有波斯胡老疾，杖策诣勉曰：‘异乡子抱恙甚殆，思归江都。知公长者，愿托仁荫，皆异不劳而获护焉。’勉哀之，因命登舻，仍给馆粥。胡人极怀惭愧。因曰：‘我本王贵种也。商贩于此，已逾二十年。家有三子，计必有求吾来者。’不日舟止泗上，其人疾亟，因屏人告勉曰：‘吾国内顷亡传国宝珠，募能获者，世家公相。吾炫其鉴，而贪其位，因是去乡而来寻。近已得之，将归即富贵矣。其珠，赏当百万。吾惧怀宝越乡，因剖肉而藏焉。不幸遇疾，今将死矣。感公恩义，敬以相奉。’即抽刀决股，珠出而绝。勉遂资其衣衾，瘗于淮上。掩坎之际，因密以珠含之而去。既抵维扬，寓目旗亭，忽与群胡，左右依随。因得言语相接。傍有胡雏，质貌肖逝者。勉即询访，果与逝者所述契会。勉即究问事迹，乃亡胡之子。告瘗其所，胡雏号泣，发墓，取而去。”（“李勉”条）这位客死异乡的老胡，商贩睢阳一带，逾二十年，抱恙思归江都，而其子之来华寻访者亦求之于维扬，则扬州当为此老胡的根据地。当时往内地贸易，以扬州为根据地考，必不可少也。自毕师铎、孙儒乱后，扬州一再遭遇灾祸。宋建国后，扬州虽仍为重要都会，但其繁盛，已不及唐时十分之一了。

广州是唐时南海贸易最盛的口岸。外国商人在广州留居者，大概比扬州还要多。唐末黄巢乱时，广州外国人之被杀者达十二万人，真是一个可惊的数目。并且由于这次变乱，南洋交通断绝，波斯湾上的商人因而破产者很多，可见广州在国际贸易上之价值，也可见广州在域外交通上的地位。《旧唐书》中记广州事，甚多。

《王方庆传》：“则天临朝，拜广州都督。广州地际南海，每岁有昆仑乘舶，以珍货与中国交市。旧都督路元睿冒求其货，昆仑怀刃杀之。方庆在任数载，秋毫不犯。又管内诸州首领旧多贪纵，百姓有诣府称冤者，府官以先受首领参饷，未尝鞫问。方庆乃集止府寮，绝其交往，首领纵暴者悉绳之。由是境内肃清。”

《卢怀慎传》："天宝初，为晋陵太守。时南海郡利兼水陆，环宝山积。刘巨鳞、彭杲相替为太守五府节度，皆坐赃巨万而死。"

《路嗣恭传》："嗣恭起于郡县吏，以至大官，皆以恭恪为理著称。及平广州，商舶之徒多因晃事诛之。嗣恭前后没其家财宝数百万贯，尽入私室，不以贡献。"

《胡证传》："广州有海之利，货贝狎至。证善蓄积，务华奢，厚自奉养，童奴数百。于京城，修行里起第，连亘闾巷，岭表奇货，道途不绝，京邑推为富家。"

《卢钧传》："南海有蛮舶之利，珍货辐凑。旧帅作法兴利以致富。凡为南海者，靡不捆载而还。"

海上交通发展的结果，广州的殷富简直成了贪污的地方官所最不能放过的剥削对象了。宋时，主要的蕃货皆为政府所专卖，而蕃货的税收也为国库的大宗收入，广州在经济上和交通上的重要，视唐时，有过之无不及。苏辙《龙川志略》说："番商辛押陁罗者，居广州数十年矣，家资数百万缗。"（见卷五）岳珂《桯史》（卷十一）说："番禺有海獠杂居，其最豪者蒲姓，号白番人，本占城之贵人也。既浮海而遇涛，惮于复反，乃请于其主，愿留中国以通往来之货。主许焉。……岁益久，定居城中，居室稍侈靡逾禁……富盛甲一时。绍熙壬子，先君帅广，余年甫十岁，尝游焉。……有楼高百余尺，下瞰通流。谒者登之，以中金为版，施机蔽其下，奏厕铿然有声。楼上雕镂金碧，莫可名状。有池亭，池方广凡数丈，亦以中金通甃，制为甲叶，而鳞次全类，今州郡公宴燎箱之为而大之，凡用钚铤数万。中堂有四柱，皆沈水香，高贯于栋，曲房便榭不论也。尝有数柱，欲羾于朝。舶司以其非常有，恐后莫致，不之许，亦卧庑下，后有窣堵波，高入云表，式度不比它塔。环以甓，为大址，累而增之。外圜而加灰饰，望之如银笔。……绝顶有金鸡基钜，以代相轮……他日郡以岁事劳宴之，迎导甚设。家人帷观，余亦在。见其挥金如粪土，舆皂无遗，珠玑香贝，狼藉坐上以示侈。帷人曰：'此其常也。'"这可见南北宋时，外国富商大贾之以广州为家者，也是大有人在的。据日本桑原骘藏所考，南宋在国际贸易上的收入，最盛时，达国库总收入二十分之一，其中以广州之收入

为最多。这可见广州在海外交通上的地位，和南宋建国，有很重要的关系。

泉州在宋时才发达，在南宋时，地位差不多可和广州相抗。赵汝适《诸蕃志》一书，就是作者专记其在泉州时，关于通商各国的见闻。交州在隋末，海上贸易已盛，唐时也占相当重要地位。明州和杭州，宋时方开为通商口岸，但贸易情形和广州相差甚远，因而在海外交通上也比较不重要。杭州在南宋时，虽为行在之所，但不过因政治上的关系，而为东南半壁的交通中心，和唐宋盛时的长安、汴京仍是不能比的。洪州因当通商大路之冲，唐时颇为繁盛，但较之扬州，也是不能及的。

第六章

隋唐宋的馆驿和交通律令

一

隋唐宋的馆驿和交通法令，可以唐时的为代表。隋的享国过短，在这方面没有什么表现。宋代也因袭唐朝的甚多。今举有唐一代，也就可看出这个时代的大概情形了。

唐驿的组织，有驿长，有驿夫。驿长每驿一人。驿夫，每驿数人，或数十人，视驿的等第，事的繁简而定。一县之驿，由县令兼理。一州之驿，掌于州之兵曹。一道之驿，于节度使下，置馆驿巡官四人，判官一人，以治理之。全国之驿，属于兵部之驾部郎中员外郎。《唐律疏义》卷二十五，“诈乘驿马”条，云：“邮驿本备军速。”唐设驿的要义，在于传递军事消息，故在行政系统上属于兵部了。

唐代的驿，也是三十里一置。但唐驿似兼具汉之驿邮两种性质。《唐律疏议》说“邮驿本备军速”，《唐会要》（卷六一）说“邮驿条式应给纸券”，邮与驿皆混言之也。唐驿又兼馆舍性质，故又有

"馆驿"之称。《唐会要》卷六十二，（"御史出使节"条）"麟德二年十月，征刘仁轨，次于莱，舍于驿西厅。夜已久，有御史至。驿人白曰：'西厅稍佳，有使止矣。'曰：'谁?'曰：'带方州刺史。'御史令移却，仁轨遽就东厅"。又，卷六一：（"馆驿使"条）"其年四月，御史台奏，御史出使及却回，所在馆驿逢中使旧例：御史到馆，已于上厅下了，有中使后到，即就别厅；如有中使先到上厅，御史亦就别厅。"这是驿不只可供人止宿，且预备了有多处的厅，可以同时供多人止宿了。

唐驿总数，计陆驿一千二百九十七所，水驿二百六十所，水陆相兼者八十六所，共一千六百三十九所。陆驿有驿马，每驿有马八匹以至七十五匹不等，视驿的等次而定。（诸道之驿有六等）又有传马，速率较驿马为慢，有驿驴，供非有急务者所乘坐。水驿有驿船，每驿二只，三只，或四只不等，也视水驿事之繁简而定。水陆相兼之驿，不知是什么意思，恐怕是驿船兼载驿马之类吧。（以上，参看《唐代驿制考》，《燕京大学史学年报》第一卷第五期。）

《唐律》，凡奉命乘用驿马及止宿驿馆者，都叫做驿使。关于驿使，《唐律》有明文的规定：

（一）驿使发遣时，给予符券，得凭符券在一定限期内，乘用驿马。未得符券，辄乘驿马者，处徒刑一年。稽误限期者，误一日杖八十，二日加一等。如遇军情紧急时，而稽误者，刑加三等，或处绞罪。

（二）驿使不得无故以书使别人寄送。违者处徒刑一年。

（三）驿使受书，不依题署，误诣他所者，随书稽留，以行书稽程论，减二等。若由题署者误，坐其题署者。

（四）驿使增乘驿马者，多一匹，处徒刑一年；多一匹，加刑一等。

（五）驿使乘驿马辄枉道者，一里杖一百，五里加一等。越过所诣之处者，各加一等。经驿不换马者，杖八十。

（六）乘驿马者，唯得赍随身所须衣仗。衣谓衣被之属，仗谓弓刀之类。除此之外，辄赍行者，一斤杖六十，十斤加一等，罪止徒一年。

（七）译使犯以上各条之失，而系乘驿驴者，准乘马者减刑二等。（以上见《唐律疏议》卷十各条）

（八）驿使得在驿止宿。其非驿使，及不应入驿而入者，笞四十。“《杂令》：‘私行人职事五品以上，散官二品以上，爵国公以上，欲投驿止宿者，听之，边远及无村店之处，九品以上勋官，五品以上及爵，遇屯驿止宿，亦听。并不得辄受供给。’谓私行人不应入驿而入者，笞四十。辄受供给，准赃虽少，皆杖一百。计赃得罪，重于杖一百者，准盗论。虽应入驿，准令不合受供给而受，亦与不应入驿人同罪。强者，各加二等”。（见《唐律疏议》卷二六，《杂律》上）

依这几条规定，唐代的驿完全是为一种行政上的和军事上的便利而设。唐驿虽兼有馆舍性质，但却是专供贵人之用，与汉之邮亭是不相同的了。

二

唐的私人旅舍事业，很发达。《通典》（卷七）说：“东起宋汴，西至岐州，夹路列店肆待客，酒馔丰溢。……南诣荆襄，北至太原、范阳，西至蜀川、凉府，皆有店肆，以供商旅，远适数千里，不持寸刃。”这可见唐时私人旅舍事业之盛。《全唐文》（卷三二）《禁赁店干利诏》说：“南北街百官等，如闻昭应县两市，及近场处，广造店铺，出赁与人，干利商贾，莫甚于此，自今以后，其所赁店铺，每间月估不得过五百文。”这可见当时旅舍事业图利之厚。《朝野佥载》说：“唐定州何明远大富，主官中三驿。每于驿旁起店停商，专以袭胡为业，资财百万，家有绫机五百张。”（见《太平广记》卷二，“何明远”条引）这又可见，很有从开客店而发财的。而何明远“专以袭胡为业”似乎是专做外国商人的生意的。也许招待外商的客店，利益要优厚些，所以他能“资财百万”了。

在唐时的各种客店里，也有外国商人自己经营的客店。《太平广记》卷十六，（“杜子春”条）“（杜子春）徒行长安中，日晚未食，仿佛不知所往……（有一老人策杖于前，袖出一缗）曰：‘给子今

夕。明日午时，候子于西市波斯邸，慎无后期。’”这是长安西市的外国客店。又，卷十七，（卢李二生条）“（李生）贫甚，偶过扬州阿使桥，逢一人，草跻布衫，视之乃卢生。……（卢生）乃与一拄杖，曰：‘将此于波斯店取钱。’”这是扬州的外国客店。又，卷三四，（“崔炜”条）“（崔炜）遂归广州。……乃抵波斯邨，（一作“波斯店”）潜鬻是珠”。这是广州的外国客店。大概当时因国际贸易发达的结果，外国商人为适应自己的需要，在贸易昌盛的区域都设有客店。这种客店，大概是具备一种行栈之性质的。

三

唐时，除了关于馆驿者外，尚有一些关于关津和城内街巷走车马的律令。关于后者，《唐律》中只有一条，就是：“诸于城内街巷及人众中，无故走车马者，笞五十。以故杀伤人者，灭门杀伤一等。若有公私要速而走者，不坐。以故杀伤人者，以过失论。其因惊骇，不可禁止，而杀伤人者，减过失二等。”（见《唐律疏议》卷二六）关于关津者，规定较繁：

（一）“诸私度关者，徒一年。越度者，加一等”。（原注：不由门为“越”）疏议曰：“水陆等关，两处各有关禁，行人来往皆有公文。谓驿使验符券，传送据递牒，军防丁夫有总历，自余皆请过所而度。若无公文，私从关门过，合徒一年。越度者，谓关不由门，津不由济而度者，徒一年半。”

（二）“诸不应度关而给过所，若冒名请过所而度者，各徒一年；即以过所与人，及受而度者，亦准此。若家人相冒，杖八十。主司及关司知情，各与同罪，不知情者不坐。即将马，越度冒度及私度者，各减人二等，余畜又减二等”。

（三）“诸关津度人，无故留难者：一日，主司笞四十，一日加一等，罪止杖一百”。

（四）“诸私度，有他罪重者，主司知情，以重者论，不知情者依常律”。

（五）“诸领人兵度关，而别人妄随度者，将领主司以关司论。

关司不觉，减将领者罪一等。知情者，各依故纵法。有过所者，关司自依常律。将领主司知情，减关司故纵罪一等。不知情者，不坐”。疏议曰：“准令，兵马出关者，依本司连写敕符勘度。入关者，据部领兵将文帐检入。而别有人妄随度者，罪在领兵官司。故云，将领主司以关司论。”

（六）“诸赍禁物私度关者，坐赃论。赃轻者，从私造私有法。若私家之物，禁约不合度关而私度者，减三等”。所谓“私造私有法”者，疏议：“擅兴律，私有甲一领，弩三张，流二千里。矟一张，徒一年半。私造者，各加一等。假令私将矟度关，平赃直绢三十匹，即从坐赃，科徒二年，不计矟为罪。将甲一领度关，从私有法，流三千里，即不计赃而断。”

以上皆关于国境内关津之律。总要言之，则行人度关须凭公文，不得私度，不得越度，不得冒名请过所而度，不得妄随人兵而度，不得赍禁物而度。其在官司方面，则不当给过所而给者，无故留难行人者，任行人妄随人兵度关者，均各有应得之罪。另外，还有关于缘边关塞之律，即：“诸越度缘边关塞者，徒二年。共化外人私相交易，若取与者一尺，徒二年半；三匹，加一等；十五匹，加役流。私与禁兵器者，绞。共为婚姻者，流二千里。未入（谓禁兵器未入）未成（谓婚姻未成）者，各减三等。即因使，私有交易者，准盗论。”（准主客式，蕃客入朝，于在路不得与客交杂，亦不得令客与人言语。州县官人若无事，亦不得与客相见。即是国内官人百姓，不得与客交关。私作婚姻，同上法。如是蕃人入朝，听住之者，得娶妻妾。若将还蕃内以违敕科之。）缘边关塞，乃以间隔华夷，所以在这方面律令的限制，较在国境内的为严。

第七章

隋唐宋的交通工具

一

隋唐宋的交通工具，在船的方面极为发达。隋炀帝幸江都，舳舻相接，千里不绝，可见当时内河船只之盛。炀帝伐高丽，沧海道军，“舟舻千里，高飒电逝，巨舰云飞，横断沮江”，可见当时海上船只之盛。此种海河船只发达的情形，在炀帝时或为一时的特殊情形。但以唐宋时水上交通发展的情形说，唐宋船只，视此种盛况，应有增无减。《容斋随笔》卷九：（“南舟北帐”条）“顷在豫章，遇一辽州僧于上蓝，与之闲谈。曰：南人不信北方有千人之帐，北人不信南人有万斛之舟，盖土俗然也。”这是历唐及宋，中国南部的内河航船，能载重万斛者，已不算稀罕了。《宋史·食货志》说：“胡人谓三百斤为一婆兰。凡舶舟最大者，曰独樯，载一千婆兰。次者曰牛头，比独樯得三之一。又次曰木舶，曰料河，递得三之一。”这是历唐及宋，航行中国海上的船只，最大者已能载重三十万斤了。这种大商船，当然有许多是外国人经营的，但中国人经营

的也不少。

当唐德宗时，中国南海官吏已有自制海船，从事海上贸易的。《旧唐书》(卷一五一)《王锷传》："锷迁广州刺史，御史大夫，岭南节度使。……西南大海中，诸国舶至，则尽没其利。由是，锷家财富于公藏。日发十余艇，重以犀象珠贝，称商船而出诸境。周以岁时，循环不绝。"这时王锷的商船似尚不能直抵波斯湾。(自广州到波斯湾，往返须二年，见《岭外代答》卷二，锷船仅"周以岁时"也。)其航行的范围或仅在南洋群岛一带。且其船既称为艇，形式尚不甚大也。宣宗大中间，有阿拉伯人苏莱曼者，东游中国，作《故事之铰练》一卷。(此书已由刘复自法文译本中转译为中文，题为《苏莱曼东游记》，刊于《地学杂志》民十七，第一第二期，民十八第一期，民十九第四期，民二十第一，第三，第四期，民二四第一，第二期，下引即据译文。)其中有云："至于海船所停泊的港口，据说，大部分的中国船，都是在 Siraf 装了货启程的；所有的货物，都先从 Basra 及 Oman，及其他各埠运到了 Siraf，然后装在中国船里。其所以要在此地换船者，为的是[波斯海湾里的]风浪很凶险，而其他各处的海水，可并不很深。"又说："在这最后一处地方，有一个处所，名叫 Durdur：这是两山之间的一条狭道，只有小海船可以通得过，中国船是不相宜的。……Malaya 的 Kulam，有一队[护城的]兵，而且还有附属于它的地方。……中国船到了此地，应完纳过口税。每中国船一艘，纳一千 dirham，其余[比中国船小]的船，[则视其大小，]纳税自一至十 diner 不等。"若依此所记，则这时中国船之直达波斯湾者当已甚多，而中国船只之形制似乎也特别的大，故阿拉伯人之运货东来者，多装在中国船里，而中国船每船一艘之税亦较任何别种船只者为多也。宋时，此种情形，一直未变。《岭外代答》卷二，"中国舶商，欲往大食，必自故临易小舟而往"。又，卷三，"大食国之来也，以小舟运而南行，至故临国易大舟而东行"。此时，中国阿拉伯间的海上往来，似已全用中国船。而中国船形制巨大，有非故临以西之浅水所能胜者，所以进出阿拉伯必须先以小船到故临，然后再改乘中国大船也。

宋时海船，据日本桑原隲藏所考：

（一）船有纲首，副纲首，和杂事等员。他们的役属，有不从命者，许笞治之。

（二）船舶，由市舶司给以公凭，叫做朱记，上载纲首、副纲首的姓名，乘客的人数，船的大小和构造等项。

（三）这种船只，为防备海贼，得备用一些兵器。在一部分的中国船上，曾备有多数的射手，盾手，和发射火箭的弩手。

（四）船有帆，有锚，有橹。橹的形制极大，摇橹者须四人以至三十人，每船有橹八个以至二十个。

（五）船的内部，划成数区，用坚壁间隔着，免得一部分有损害时，影响到船的全部。

（六）每一大船，附有小船若干，在碇泊的时候，担任采柴和汲水的事情。

（七）船中杂役，以黑奴任之。

（八）在航行的时候，用钩系长绳之端，时时取海底泥，以泥质推定地位。又下铅锤，测水深浅。（以上节取《蒲寿庚之事迹》陈裕菁译《蒲寿庚考》本）

宋宣和元年，朱彧著《萍洲可谈》云："舶船深阔各数十丈，商人分占贮货，人得数尺，下以贮物，夜卧其上。货多陶器，大小相套，无少隙地。海中不畏风涛，唯惧靠阁，谓之凑浅，则不复可脱。船忽发漏，既不可人治，令鬼奴持刀絮自外补之。鬼奴善游，入水不瞑。舟师识地理，夜则观星，昼则观日，阴晦观指南针。或以十丈绳钩取海底泥嗅之，便知所至。海中无雨。凡有雨，则近山矣。商人言，舶船遇无风时，海水如鉴。舟人捕鱼，用大钩如臂，缚一鸡鹜为饵，使大鱼吞之，随其行，半日方困。稍近之，又半日方可取。忽遇风，则弃。或取得大鱼不可食，剖腹求所吞小鱼，可食。一腹不下数十枚，枚数十斤。海大鱼，每随舶上下，凡投物，无不啖。舟人病者，忌死于舟中，往往气未绝，便卷以重席，投水中。欲其遽沉，用数瓦罐，贮水缚席间。才投入，群鱼并席吞去，竟不少沉。有巨鲨，长百十丈，鼻骨如锯，遇舶船，横截断之，如拉朽尔。舶行海中，忽远视枯木山积，舟师疑此处旧无山，则蛟龙也。乃断发，取鱼龙骨同焚，稍稍没水中，凡此皆危急，多不得

脱。”这段记载，可见北宋时，海船上的生活情形。而舟师于阴晦时所观的指南针，是这时的航海术上之一最大的贡献。后来，这种使用指南针的知识，传到西方，逐渐地普遍应用起来，给予近代的文明以极重要的影响。

二

唐宋时，有所谓轮船者，《旧唐书》卷百三一，李皋“常运用巧思，为战舰，挟二轮踏之，翔风[破浪]，疾若挂帆席”。《新唐书》卷八十也记，李皋“教为战舰，挟二轮踏之，鼓水疾进，驶于阵马”。《册府元龟》卷九〇八，“唐王皋为洪州观察使，多巧思，尝为战舰，挟以二轮，令蹈之，翘(溯)风破浪，其疾如挂帆席”。在这三条记载里，王皋是否李皋之误，我们不必深问，唐之有用简单推进机发动的轮船，则为事实无疑。宋时，亦有用此种船只者。《宋史·岳飞传》称洞庭湖贼，用轮船，“以轮激水，其行如飞”。南宋末季之《梦粱录》(卷十二)记西湖车船，曰：“船棚上无人撑驾，但用车轮，脚踏而行，其速如飞。”惜此种轮船制作过于简单，只能用于小水，不能作长距离航行之用，故在当时应用不能普遍，宋以后也就渐归消灭了。

唐时，又有利用鸽通信之事。唐李肇《国史补》卷下：“南海舶，外国船也。……舶发之后，海路必养白鸽为信。舶没，则鸽虽数千里，亦能归也。”唐末，段成式《酉阳杂俎》卷十六：“大理丞郑复礼言，波斯舶上多养鸽。鸽能飞行数千里。辄放一只至家，以为平安信。”这是外国船上的通信鸽。王仁裕《开元天宝遗事》记张九龄养鸽通信，则是中国人亦有利用鸽者。又《朝野佥载》记唐太宗令鹘送书，自长安到洛阳与魏王，一日往返数次。此事远在唐初，不过用以通信者，不是鸽而是鹘耳。

在车的方面，隋唐宋时不见有何发展。指南车、司里鼓之属，唐宋时虽各有以意创制者，在大体上也不异于前也。

第四篇　元明清时代之交通

第一章

元明清交通与海运

一

元明清的交通，本篇内所预备说者，是从元世祖至元十七年(公元1280年)宋亡起，到清宣宗道光二十二年(公元1842年)《南京条约》签字止。前后，共六百五十二年。《南京条约》为规定广州、福州、厦门、宁波、上海五口通商的条约。此后，西洋新式交通工具输入，另外成功了一个新的时代。在下篇中，将辟专篇述说这个新时代，本篇中仅述及光绪二十二年为止。

二

元明清交通的特色，是海运的发达。中国自战国以来，本来就有海上行船的事，而自汉武帝以来，也每代都有海军。但元以前的海运，并不是有整个的计划，而元以前的海运也与国家大计，无密接的关系。自元时起，海运的意义便显然和以前不同，这时的海

运，显然关系着国家的根本，它在元明清的重要，一如运河之在唐宋。

元的海运，始于至元二十年(公元1283年)丞相伯颜所倡议。伯颜于至元十三年，率大军入临安时，淮东一带还在宋人手里，他把临安行在所有库藏图籍，命人从崇明州(今崇明岛)取海道运到直沽(在今天津县北)以达京师。(今北平)而东南平定后，江南漕运，却仍由内河，辅以陆运，辗转北上。伯颜眼看内河漕运，费了很大的力气，用了很多的钱粮，没有什么成效，便想起他以前海运库藏图籍的事来，觉得海运可行。于是在至元二十年，开始从海道运粮四万六千余石。第二年，增至二十九万五百石。第四年，增至五十七万八千五百二十石。泰定天历间(公元1324至1329年)海运额之多，自二百零八万余石，以至三百五十二万二千一百六十三石。《元史·食货志》说："元自世祖，用伯颜之言，岁漕东南粟，由海道以给京师，始自至元二十年，至于天历至顺，由四万石以上，增而为三百万以上，其所以为国计者大矣。"元海运粮额最盛时虽不及北宋运河漕粟之多，然其为中央政府所仰赖，关系于立国的基础，二者之间并没有什么分别。

元海运之路，约有三变。最初，是从平江路刘家港(今江苏太仓县东北之刘家口)入海，经扬州路，通州海门县黄连沙头黄里长滩开洋，沿山嶼而行，抵淮安路盐城县，历西海州海宁府东海县密州胶州界，放灵山洋，投东北路，多有浅沙，行月余才抵成山，更由成山至杨村马头，首尾计程一万三千三百五十里。此路初辟时，因沿山求屿，风信失时，经年始至。至元二十九年(公元1292年)朱建以旧路险恶，建议别辟新航线，"自刘家港开洋，东南水疾，一日可至撑脚沙。彼有浅沙，日行夜泊，守伺西南便风，转过沙嘴，一日到于三沙洋子江。再遇西南风色，一日至匾担沙大洪，抛泊。来朝，探洪行驾，一日可过万里长滩，透深，才方开放大洋，先得西南顺风，一昼夜约行一千余里。到青水洋，得值东南风，三昼夜过黑水洋，望见沿津岛大山。再得东南风，一日夜可至成山，一日夜至刘家岛，又一日夜至芝罘岛，再一日夜至沙门岛，守得东南便风，可放莱州大洋。三日三夜，方得界河口"。这条航线，比

旧路径直，且前后都有便风，如无特别阻碍，约半月可达；如遇风水不便，也许到一月四十天以上。至元三十年(公元 1293 年)殷明略又开新道，从刘家港入海，到崇明州三沙放洋，向东行，入黑水大洋，取成山转西，至刘家岛，又至登州沙门岛，于莱州大洋入界河。这条新路，当舟行时，按时有一定的信风，从浙西到京师，不过十日的光景，比以前的两道都方便得多，故这条路也应用最久。但无论如何，当时的海运决不能如现在的安全，“风涛不测，粮船漂溺者，无岁无之，间亦有船坏而弃其米者”。水手船卒，因船只失事而溺死者，当然也是免不了的。

明时，海运不如元时之盛，且屡有废兴。然“海舟一载千石，可当河舟三，用卒大减，河漕视陆运费省什三，海运视陆者什七，虽有漂溺患，然省牵卒之劳，驳浅之费，挨次之守，利害亦相当”，这时海运之利，已为知者所公认。所以，终明之世，海运虽屡有阻滞，但终不能长时期的废除，而仍为漕运之一重要部分，对于国家的贡献很大。

明的海运，永乐间最盛时，北京辽东二处每岁约共一百石。海道之可考者有二，一为自淮安至天津卫的海道，一为自天津至辽东的海道。前者，自淮入海，其道由云梯关东北历鹰游山、安东卫、石臼所、夏河所、齐堂岛、灵山卫、古镇、胶州、鼇山卫、大嵩卫、行村寨、皆海面；自海洋所，历竹岛、宁津所、靖海卫，东北转成山卫、刘公岛、威海卫，西历宁海卫，皆海面；自福山芝罘岛，至登州城、北新、海口、沙门等岛，西历桑岛、岈屺岛；自岈屺西历三山岛、芙蓉岛、莱州大洋、海仓口；自海仓西历淮河海口，鱼儿铺，西北历侯镇店、唐头塞，自侯镇西北大清河、小清河，海口乞沟河入直沽，抵天津卫。这条路线首尾约三千三百九十里，据梁梦龙在隆庆五年(公元 1571 年)说，“如有风便，两旬可达，舟由近洋，岛屿联络，虽风可依，视殷明略故道甚安便，五月前风顺而柔，此时出海，可保无虞”。这可见，这条新路较殷明略所开航路还要安全得多，而崇祯十三年(公元 1640 年)崇明人沈廷扬自六月朔由淮安出海，望日抵天津，守风者五日，行仅一旬，也并不一定非走两旬不可，这也可见这条新路也不比殷明略所开道多

费时日。自天津至辽东的海道，据侯汝谅说，“自海口至右屯河、通堡，不及二百里，其中曹泊店、月坨桑、美女坟、桃花岛，皆可湾泊”，而全线路程及航行日数，不甚可考。万历二十五年（公元1597年）山东副使于仕廉说：“饷辽莫如海运，海军莫如登莱。盖登莱度金州六七百里，至旅顺口，仅五百余里，顺风扬帆，一二日可至。又有沙门、鼍矶、皇城等岛居其中，天设水递，止宿避风。惟皇城至旅顺二百里，差远，得便风，不半日可度也。若天津至辽，则大洋无泊。”于仕廉所举新道，显较津运之路为径直而安全，时议虽颇以为然，但是并没有实行。

清时，政府漕米，道光四年以前系内河漕运，道光四年以后仍改为海运。但漕代海运之需要实际甚早，海运之倡议也始于嘉庆年间，只以当时当事大臣畏惧海险，濡滞不行。道光四年，南河黄水骤涨，河运艰难万状，张玉廷请款百二十万，对于当年的河运，仍是没有办法。到了真正无可奈何，宣宗才采用户部尚书英和的建议，恢复了海运。此后，虽对于海运仍不断有人反对，但终打不倒客观条件的需要。一直到了西方的新交通工具传到中国后，东南之粟，源源北来，不待官运，于是清之漕米的海运，也就是历代的漕运，才算终止了。

清的海运和元明的海运，办法不甚相同。英和说：“河道既阻，重运中停，河漕不能兼顾。惟有暂停河运以治河，雇募海船以利运，虽一时之权宜，实目前之急务。盖滞漕全行盘坝利运，则民力劳而帑费不省，暂雇海船分运，则民力逸而生气益舒。国家承平日久，航东吴至辽海者，往来无异内地。今以商运决海运，则风飓不足疑，盗贼不足虑，霉湿侵耗不足患。以商运代官运，则舟不待造，丁不待募，价不待筹。”英和的意思，虽是初复海运时的一时权宜之计，但此后，清之海运，也就是以商运代官运，比元明之官运，要经济而少损失。

清每年海运之数，大约在一百五六十万石。海船由上海开行，经过山东洋面，航至天津，计水程四千余里，约逾旬日而至。米石到天津后，由剥船运通州，更转京师各仓。

沈葆桢说：“河运决不能复。运河旋浚旋淤，运方定章，河忽

改道。河流不时迁徙，漕路亦随为转移。而借黄济运，为害尤烈。前淤未尽，下届之运已连樯接尾而至，高下悬殊，势难飞渡。于是百计逆水之性，强令就我范围，致前修之款皆空，本届之淤复积。设令因济运，而夺溜北趋，则畿辅受其害；南趋，则淮徐受其害，亿万生灵将有其鱼之叹，又不仅徒糜巨帑，无裨漕运已也。"《清史稿·食货志》说："夫河运，剥浅有费，过闸过淮有费，催趱通仓又有费，上既出百余万漕项，下复出百余万帮费，民生日蹙，国计益贫。海运，则不由内地，不归众饱，无造船之烦，无募丁之扰，利国便民，计无逾此。"大概运河之败坏，由来已久。沈葆桢及《清史稿》的话，虽指清的晚季说，实际则由元初已是如此。元明清海运之发达，至为中央政府仰给食用之依恃，固不能说不是中国交通史上之一新的进展。然使唐宋时连系南北的水上大道，日就衰废，有时且可以招致祸患，而另外从事一种不甚费力的海道的使用，自一种意义言，也不能不说是元明清人在交通上的退步啊。（以上分见《元史·食货志》《新元史·食货志》之"海运"章，《明史·河渠志》之"海运"章，《清史稿·食货志》之"漕运"章。）

第二章

元明清之河渠与道路

一

元明清的海运虽盛，对于内地的河渠并非完全不管。而内地河渠仍有占重要地位者。《元史·河渠志序》说："元有天下，内立都水监，外设各处河渠司，以兴举水利，修理河堤为务。决双塔、白浮诸水为通惠河，以济漕运，而京师无转饷之劳。导浑河、疏滦水，而武清、平滦无垫溺之虞。浚冶河、障滹沱，而真定免决啮之患。开会通河于临清，以通南北之货。疏陕西之三白，以溉关中之田。泄江湖之淫潦，立捍海之横塘，而浙右之民得免于水患。"这所述元代治水机关及兴水利、除水害的事实，甚为扼要，而这些事实，除了疏三白和立捍海横塘外，都是水道交通之本身的事情。

元的都水监，"秩从三品，掌治河渠并堤防水利桥梁闸堰之事。都水监二员，从三品。少监一员，正五品。监丞二员，正六品。经历、知事，各一员。令史十人。蒙古必阇赤一人。回回令史一人。通事、知印，各一人。奏差十人。壕寨十六人，典吏二

人”。元都水监的名称和职掌，与南北朝以来的治水机关无大变改，而组织不同。都水监，置于至元二十八年。第二年，领河道提举司。至正八年，设行都水监于济宁郓城。九年，又设行都水监于山东、河南等处，都隶属于都水监。至正十一年，又立河防提举司，隶属于行都水监。行都水监的职务，是巡视河道。《元史·河渠志序》所说“河渠司”，不见《百官志》记载，也许就是行都水监或河防提举司。

元之开通惠河，是开始于至元二十九年秋，完成于三十年秋，为都水监郭守敬所建议。河道，自昌平县、白浮村引神山泉，西折南转，过双塔、榆河、一亩、玉泉诸水，至大都西门，入城，南汇为积水潭，东南出文明门，东至通州(今河北通县)高丽庄；入白河，总长一百六十四里有余，共费二百八十五万工。河成后，以前自“通州至大都五十里，陆挽官粮，岁若干万，民不胜其悴”者，“至是皆罢之”。

浑河本卢沟水，从大兴县，流至东安州、武清县(今河北武清)，入漷州界。滦河，源出金莲川中，由松亭，北经迁安东平州，西濒滦州，入海。浑河为供给通惠河水源之一，滦州曾作过小规模的漕运，在当时水道交通上也颇有点相当的意义。浑河自至大二年后，滦河自大德五年后，曾有数次的溃决，均经先后修治，但工程都不能算大。

冶河在真定路、平山县西门外，经井陉县，流来本县东北十里，入滹沱河。滹沱河源出于西山，在真定路、真定县南一里，经藁城县北一里，经平山县北十里，冶河之水来会。二水初不相通，后既会合，水势甚猛，屡坏大堤。皇庆元年，在栾城县北，圣母堂东，冶河东岸，开减水河，以杀水势，而去真定之患。滹沱河自大德十年以后迭次修堤，但滹沱河的水患似乎始终不能根治，而冶河和滹沱河在当时的水道交通上，似乎始终不见得有什么重要。

会通河，起东昌路、须城县、安山之西南，由寿张西北至东昌，又西北至于临清，以达于御河，共长二百五十余里。这河在至元二十六年正月己亥，开始开凿，六月辛亥开成，供役使二百五十一万七百四十八工。至元二十七年，因霖雨岸崩，河道淤浅，应该

更加修治，便由中书省派遣三千人，专治这项工役，并于此后，每年委都水监官一员，佩分监印，率令史、奏差、濠寨官专司巡视，并督工用石料，改易以前所建的闸，视各闸损坏的缓急为先后。到了泰定二年，方才完工。前后，开河工程共达三十七年之久。这河开凿的目的，在使汶水与御河相通，以便公私漕贩。此河成后，江南行省起运诸物，都由这河达于御河，更经白河、通惠河以达于大都。这是元代，在所治诸河中，除了通惠河以外，最具经济价值的一条河。但可惜河的深度毕竟还浅，河身也嫌太狭，一有大船，使觉得满河都是船，阻碍余船，不得往来。这对于会通河的交通价值不能说是不受影响的。

此外，黄河之祸，元时甚烈，而元人之修治也不能说是不勤。至正十一年，贾鲁治河，征发汴梁、大名等十三路民十五万人，庐州等戍十八翼军二万人，历时七月，用中统钞一百八十四万五千六百余锭，工程非常浩大，成绩也相当的优良。但黄河自唐中叶以后，交通上的价值甚少，黄河灾祸之防治仅限于消极的意义，对于水道交通的建设，并没有什么补益。

综观上述有元一代，在河渠方面，不能不说是有相当的成绩。但如就当时之整个情形说，元在河渠方面，实在是功不及过。《元史·河渠志》说："运河在扬州之北，宋时尝设军疏涤。世祖取宋之后，河渐壅塞。至元末年，江淮行省尝以为言。虽有旨浚治，有司奉行，未见实效。仁宗延祐四年十一月，两淮运司言：'盐课甚重，运河浅涩无源，止仰天雨，请加修治。'""练湖，在镇江。元有江南之后，豪势之家于湖中筑堤，围田耕种。侵占既广，不足受水，遂致泛溢。世祖末年，参政暗都剌，奏请依宋例，委人提调，疏治其侵占者，验亩加赋。至治三年十二月，省臣奏，江浙行省言，镇江运河全借练湖之水为上源。官司漕运，供亿京师，及商贾贩载，农民来往，其舟楫莫不由此。宋时专设人夫，以时修浚练湖，潴蓄潦水。若运河浅阻，开放湖水一寸，则可添河水一尺。近年淤浅，舟楫不通，凡有官物，差民运递，甚为不便。""至元三年七月六日，都水监言，运河(此指御河说)二千余里，漕公私物货，为利甚大。自兵兴以来，失于修治。清州之南，景州以北，颓阙岸

口三十余处，淤塞河流十五里。至癸巳年，朝廷役夫四千，修筑浚涤，乃复行舟。今又二十余年，无官主领。沧州地分，水面高于平地，今借堤堰防护。其园圃之家，掘堤作井，深至丈余或二丈，引水以溉蔬花。复有濒河人民就堤取土，渐至阙破，走泄水势，不惟涩行舟，妨运粮，或致漂民居，没禾稼。其长芦以北，索家马头之南，水内暗藏椿橛，破舟船，坏粮物。”“武宗至大元年，江浙省令史裴坚言，杭州钱塘江，近年以来，为沙涂壅。涨潮，水远去，离北岸十五里，舟楫不能到岸。商旅往来，募夫搬运十七八里，使诸物翔涌，生民失所，递运官物，甚为烦扰。”大概，元以前的重要河道，自元得宋后，逐渐败坏者甚多，其所得病痛甚深。元所修治最要之河，如通惠河和会通河，无论就路线的长度说，就内地交通的价值说，都不及扬州运河及御河等，甚远。元虽也对这些败坏的故河，时加修治，但病根已深，终无大补，下迄明清两代，尤蒙其弊。这是元的漕运，所以不得不注重于海运，而明清两代也所以不能避免海运的缘故。

二

明的治水机关，为都水司，而都水司所掌，较元之都水监为泛。《明史·职官志》说：“都水，典川泽、陂池、桥道、舟车、织造、券契、景衡之事。”则明都水司，于元都水监所掌的河渠、堤防、桥梁以外，还掌舟车之制造以及织造、券契、量衡之事。后三事之所以也归都水司，大概是因为都水司在交通方面有特别的权力，办这些事有特别的便利之缘故。关于川泽、陂池、桥道，都水司的职务是“岁储其金石、竹木、卷埽，以时修其闸坝、洪浅、堰圩、堤防，谨蓄泄，以备旱涝，无使坏田庐、坟隧、禾稼。舟楫、硙碾者，不得与灌田争利。灌田者不得与转漕争利。凡诸水要会，遣京朝官专理，以督有司。役民必以农隙。不能至农隙，则僝功成之，凡道路、津梁，时其葺治。有巡幸及大丧、大礼，则修除而较比之”。都水司属于工部尚书，有郎中一人，员外郎一人，主事二人，后又增郎中四人，和主事五人。

明时，内地水道之利用，较元代为广。洪武初，定都南京，“江西、湖广之粟浮江直下，浙西、吴中之粟由转运河，凤泗之粟浮淮，河南、山东之粟下黄河”，又“尝由开封运粟泝河达渭以给陕西”。这时，在漕运的应用上，江、河、运、渭俱见重要，与元代情形不甚相同。成祖迁都燕京之后，东南漕运极为辽远，除海运以外，河运仍不能免，而转运河、南河、中河、北河、通济河、白河、大通河(即通惠河)联络而成的大运河，遂颇呈活跃。有明一代对于河渠的修治，也差不多集中于与运道有关的河流。其重要者，有会通河、泇河和大通河。

会通河，本为元转漕故道，元末废弃不用。洪武二十四年，河决原武，漫安山湖而东，会通河尽淤。永乐九年，成祖用济宁州同知潘叔正的建议，派宋礼、金纯、周长浚会通河，自济宁引汶泗之水，至临清，通漳河御河，北入于海。这河所吸收的水源甚多，在漕河中谓之闸漕，与河漕(自茶城至清口间的黄河)、湖漕(自淮安至扬州间的运河)同为漕道中之最重要的部分。《明史·河渠志》说，会通河由济宁至临清三百八十五里，与《元史·河渠志》所记里数，相差甚多，也许明的会通河未必是按着旧址浚修的。

泇河，源有二。“一出费县，南山谷中，循沂州西南流。一出峄县君山东南，与费泇合。谓之东西二泇河。南会彭河水，从马家桥，东过微山、赤山、吕孟等湖，逾葛墟岭而南，经侯家湾、良城至泇口镇，合蛤鳗、连汪诸湖，东会沂水，从周湖柳湖，接邳州东直河，东南达宿达之黄墩湖、骆马湖，从董陈二沟入黄河，引泗，合沂、济运道以避黄河之险”。开泇河之议，始于隆庆四年。此后迭经反对与搁置，在万历三十八年以后，才算大致完成。万历三十二年，工部覆李化龙疏说：“开泇有六善，其不疑有二。泇河开而运不借河，河水有无听之，善一。以二百六十里之泇河，避三百三十里之黄河，善二。运不借河，则我为政，得以熟察机宜而治之，善三。估费二十万金，开河六百二十里，视朱衡新河，事半功倍，善四。开募必行招募，春荒役兴，麦熟人散，富民不扰，穷民得以养，善五。粮船过洪，必纷春尽，实畏河涨，运入泇河，朝暮无防，善六。为陵捍患，为民御灾，无疑者一。徐州向苦洪水，泇河

既开，则徐民之为鱼者亦少，无疑者二。”三十八年，御史苏惟霖说：“黄河自清河经桃源，北达直河口，长二百四十里。此在泇下流，水平身广，运舟日行仅十里。然无他道，故必用之。自直河口而上，历邳徐，达镇口，长二百八十余里，是谓黄河。又百二十里，方抵夏镇。其东自猫窝泇沟达夏镇，止二百六十余里，是谓泇河。东西相对，舍此则彼。黄河三四月间，浅与泇同。五月初，其流汹涌，自天而下，一步难行，由其水挟沙而来，河口日高。至七月初，则浅涸十倍。统而计之，无一时可由者，溺人损舟，其害甚剧。泇河计日可达，终鲜风波，但得实心任事之臣，不三五年，缺略悉补，数百年之利也。”这可见泇河之经济上的价值。但泇河狭窄，冬春粮艘自北回，仍须取道黄河，泇河的深度和宽度较之元之会通河，似尚有所不及。

大通河，即元之通惠河，于洪武中废败。永乐四年虽加修治，但未彻底，通舟未久，自通州张家湾运到都下之粮，俱用车搬运，粮费甚多。嘉靖六年，因御史吴仲的建议，修复通惠河。明年河成，岁省车资费二十余万。

三

清代水官，内有都水司及直年河道沟渠大臣与御史，外有河道总督。都水司属工部，有郎中，满员五人，汉员一人；有员外郎，满员五人，汉员一人；有主事，满员四人，汉员二人。都水司掌河渠、舟航、道路、关梁、公私水事，较明的都水司，职务为纯粹关于水及交通方面。此外。仅于“岁十有二月，代冰纳窖，仲夏颁之，并典坛庙殿庭，器用”。直年河道沟渠大臣共四人，掌京师五城河道沟渠督理街道衙门。御史亦四人，掌道路、沟渎。河道总督，江南一人，山东、河南一人，直隶一人，掌治河渠，以时疏浚堤防，综其政令，下有参将、副将等官。

清代黄河水患，不减元明。而黄河南行，淮先受病，淮病而运亦病。终清之世，淮河和运河也出了不少的麻烦。清人治水，不可谓不勤，但属于抢险补苴者多，而属于积极建设者少。总观清之水

利工程，似只有靳辅开中河，有积极的意义。康熙二十五年，辅以运道经黄河，风涛险恶，自骆马湖凿渠，历宿迁、桃源，至清河仲家庄出口。粮船北上，出清口后，行黄河数里，即人中河，直达张庄运口，以避黄河百八十里之险。河开以后，商民称便。后来于成龙又自桃源、盛家道口至清河，弃中河下段，改凿六十里，名新中河。张鹏翮更用旧中河上段，新中河下段，合为一河，重加修浚，更加便利。

总观元、明、清三朝，在河渠之开辟及整理上，虽在当时政府都相当地尽力，但比着隋、唐、宋的情形大不相同。隋唐时开凿那样长的运河，宋运输那样多的粮米，都像没有费什么力。元、明、清，在这一方面，能享受太平的日子似乎太少，所表现的精力和隋、唐、宋人实在差得太多。在这时，除了官粮走运河外，商民似乎也都不能不走这条路。清之海运是依赖商船，清时商人取海道以往内地的，大概还不少。

四

元、明、清时，道路桥梁之政，亦掌于工部都水之官，已见前文。《元典章》(卷五九)“工部”类，有关于桥梁道路的札子二条。一云：

> 盖造桥梁造船，仰各路拘该驿路桥梁，自五月一日合折卸时分，令县尉并设簿尉去处，依得拆卸。如有缺员，委自以上官兼管，将木植等物备细数目，移牒本县簿尉，于高阜处，苫盖停顿，无致糟烂漂流遗失。候八月一日搭尽，须要如法坚固，不致垫塌损坏。令常官常切检校，若是年深，委有损坏，照勘是何年分修，盖到今几年。合行修理，随即预为计料工物，申覆，本管上司，委官覆料实用工物价值，从本管上司保给，预为申部呈省定夺，准许明文放支修造。毋得擅支官钱。

又一，云：

至元八年八月，尚书省据大司农司呈都水监申会验中书省奏奉圣旨，数内一款节："该都水监所管河渠、堤岸、道路、桥梁，每岁修理。钦此。"除钦依外，照得在先定例，于九月一日平治道路，令佐贰官监督附近居民修理，十一月一日使毕。其要道陷坏停水，及度行旅者，不拘时月，量差本地分人夫修理，仍委按察司以时检察。今已相近九月，相合预为申覆，乞行下各路平治事。省府除已札付大司农司就便行下各路，依上施行，仰行移各道提刑按察司检验施行。

这可略见元时，每岁按照一定的时候，修理道路桥梁的情形。《元典章》(卷五九)另外还有一条，是延佑元年正月十五日，江浙行省接到中书省的咨文，奉圣旨，"自大都随路州县城郭周围，并河渠，两渠(岸?)急递铺，道店侧畔，各随地宜，官民栽植榆、柳、槐树"，并禁止"蒙古、汉军、探马、赤权豪、诸色人等，不得恣意纵头疋啯咬，亦不得非理斫伐。违者，各路达鲁花赤管民官依条治罪"。这也可见，路旁植树，为元代路政的要政之一。《明史·职官志》于"都水"下，说"凡道路津梁，时其葺治"。《大清会典》(卷四七)"都水清吏司"下，说："凡京师城以内，城以外，各经以街衢，环以河濠，达以桥梁，岁修则报于部。(工部)凡各省桥道，皆令以时治焉。"又，注说："各省桥道有损坏者，地方官查明所宜建置，由该督抚奏明修理，报部核销。"明清对于道路桥梁之以时修理，可谓与元略同，但似尚不及元时之注意。

元明清时所经行的干路，略如唐时，亦为驿道。而西北及东北方面之新路，较汉唐时为远，亦可于其驿道中见之。(本章未注出处者，分见《元史》《明史》《清史稿》之《职官志》《河渠志》。)

第三章

元明清之邮驿

一

元时，邮驿之制最为发达，有站赤，有急递铺。站赤是驿。急递铺是邮。

站赤，有陆站，有水站。陆战，用马，用牛，用驴，或用车，或用轿，或徒步，而辽东又有用狗者。水站，用舟。准予发给驿传的玺书，叫做铺马圣旨。遇军务急时，以金字圆符为信，银字者次之。官有驿令，有提领。又有所谓脱脱禾孙者，置于关会之地，以司辨诘，俱属于通政院和中书兵部。《元史·兵志》“站赤”下，云：“于是四方往来之使，止则有馆舍，顿则有供帐，饥渴则有饮食。”则是元之站赤除供给驿传外，还供给膳宿。《元典章》卷三六，“驿站”项下，有禁止留妓女住宿之条，则当时的达官贵人且有挟妓宿驿馆，以破客中寂寥者了。

元代站赤可考者，有

（一）中书省所辖腹里各路（包含山东西河北之地）站赤，总计一百九十八处，内计陆站一百七十五处，马一万二千二百九十八

匹，车一千六十九辆，牛一千九百八十二只，驴四千九百八十头。水站二十一处，船九百五十只，马二百六十八匹，牛二百只，驴三百九十四头，羊五百只。牛站二处，牛三百六只，车六十辆。

(二)河南江北等处行中书省所辖，总计一百七十九处，有一百九十六处。内计陆站一百六十处，马三千九百二十八匹，车二百一十七辆，牛一百九十二只，驴五百三十四头。水站九十处，船一千五百一十二只。

(三)辽阳等处行中书省所辖，总计一百二十处，皆陆站，有马六千五百一十五匹，车二千六百二十一辆，牛五千二百五十九只。外有狗站一十五处，元设站户三百，狗三千只。除绝亡倒死后，实在站户二百八十九，狗二百一十八只。

(四)江浙等处行中书省所辖，总计二百六十二处，内计马站一百三十四处，马五千一百二十三匹。轿站三十五处，轿一百四十八乘。步站十一处，递运夫三千三十二户。水站八十二处，船一千六百二十七只。

(五)江西等处行中书省所辖，总计一百五十四处，内计马站八十五处，马二千一百六十五匹，轿二十五乘。水站六十九处，船五百六十八只。

(六)湖广等处行中书省所辖，总计一百七十三处。内计陆站一百处，马二千五百五十五匹，车七十辆，牛五百四十五只，坐轿一百七十五乘，卧轿三十乘。水站，七十三处，船五百八十只。

(七)陕西行中书省所辖，八十一处，内计陆站八十处，马七千六百二十九匹。水站一处，船六只。

(八)四川行中书省所辖，一百三十二处，内计陆站四十八处，马九百八十六匹，牛一百五十头。水站八十四处，船六百五十四只，牛七十六头。

(九)云南诸路行中书省所辖，七十八处，内计马站七十四处，马二千三百四十五匹，牛三十只。水站四处，船二十四只。

(十)甘肃行中书省所辖，计脱脱禾孙马站六处，马四百九十一匹，牛一百四十九头，驴一百七十一头，羊六百五十只。

以上并见《元史·兵志》。其见于《元史·地理志》者，则“高丽

国"下，注云："至元十八年，王晧言，本国置站凡四十，民畜凋敝。敕并为二十站。三十年，沿海立水驿，自躭罗至鸭绿江并杨村海口，凡三十所。"这是在东北方面，除辽阳省不计外，在朝鲜半岛设陆站，由四十减为二十，并沿黄海东岸，自朝鲜半岛之南极，直达鸭绿江，包含杨村之驿在内，还设有三十水站。"安南郡县附录"下，云："自安南、大罗城至燕京，约一百一十五驿，计七千七百余里。"这是在南方，驿站直达安南。安南所有站数不可考，但自大罗城至燕京七千七百余里仅有驿一百一十五，至少在安南境内之驿站，间隔恐甚疏远。又"西北地附录"下，出"畏兀儿地"，注云："至元二十年，立畏兀儿四处站，及交钞库。"出"别失八里"，注云："至元十五年，授八撒察里虎符，掌别失八里、畏兀城子里军站事。十七年，以万户棋公直戍别失八里。十八年，从诸王阿只吉请，自大和岭至别失八里，置新站三十二。"出"彭八里"注云："至元十五年，授朵鲁知金符，掌彭八里军站事。"畏兀儿地、别失八里、彭八里均在今新疆境内，太和岭约在今西比利亚之南境，则元代之驿站，在西北方面已经由新疆，到达西比利亚的南境了。而在中央亚细亚方面，元代盛时，经营甚勤，恐怕也不能无站赤之设的。

依上面所记，我们可以推测元时站赤的情形：(1)站赤之设，视当地情形的需要，而定多寡。所以，甘肃省仅马站六处，而江浙省有各种站赤二百六十二处。(2)船马之设，也视实际的需要，各站所置不等。陕西省陆站可有马九十五匹，河南江北省仅能有三十三匹。云南省水站仅有船六只，江浙省水站则可有船十九只，以至二十只。(3)就各省面积和各省站数及船马车牛等数相比，则江浙省交通最盛，故有驿站二百六十二，中书省以较大的面积，且为大都所在，却仅能有一百九十八站。又，江浙省水路交通盛于全国，故每站可有十九或二十只船，中书省之运输似较他省为繁，所以牛驴之属特别的多。

急递铺，较站赤设立为晚。站赤，在元太宗时已有之。急递铺，则在元世祖时，始自燕京至开平府，继自开平府至京兆，验地理远近，人数多寡，设立。各铺之间，距离十里，十五里，或二十

五里，不等。中统元年，诏随处官司设传递铺，递铺才大广。

急递铺，每铺设铺丁五人，皆须壮健善走者，腰束革带，悬铃持枪，挟雨衣，赍文书以行，夜则持炬火。铃的用处和威权甚大，遇道狭时，坐车乘马的人以及负载器物的人，均须躲在路的旁边，而铃声达到传递人所要去的铺所时，铺人须赶紧出来，在门口等着，接着他的文书，辗转传递下去。至元三十一年，大都设总急递铺提领三员，至治三年，各处急递铺，每十铺设一邮长，而递铺之组织更密。

急递铺置有两种簿书。一种簿书，记载所转递文书和当传铺所。又一种簿书，则记载文书到铺时刻，及本铺转递人姓名，而本铺转递人将文书送到下铺时，由到达铺所签押交收时刻，持以还铺。其所转递文书，照例由寄发官司绢袋封记，以牌书号。铺兵转递时，更裹以软绢包袱，用油绢卷缚，夹版束系，且须注意，使文书不破碎，不襞积，不濡湿。违者，得依其情节轻重，论罪。

二

明代驿邮之事，掌于兵部车驾清吏司。驿邮制度，略如元时，有会同馆，有水马驿，有急递铺，有递运所。水马驿即元代之站赤，而关于运输者，则以递运所掌之。会同馆，是站赤之在京师者。

会同馆有南北二馆。北馆六所，在北京。南馆三所，在南京。有大使一员，副使二员，总辖馆务。以副使中的一员，分管南馆。凡各王府差遣人员，和西北各国使臣，及云贵等处土官番人，都在北馆安置。朝鲜、日本、安南等国，进贡使臣，都在南馆安置。南北馆都设备着马、驴、铺陈、什物等，供客应用。北馆共有馆夫三百名，南馆共有馆夫一百名，专造饭食。以造饭的馆夫人数之多看来，可以想见当时的会同馆是有了怎样大的一个局面。

水马驿，其中之属于马驿者，大率六十里或八十里一置。冲要的地方，设马八十匹、六十匹、三十匹不等。其余，虽不是冲要的地方而系经行道路者，也设马二十匹、十匹，以至五匹不等。水驿

在冲要的地方，设船二十只，十五只，或十只。稍为偏僻的地方，则设船七只、或五只、每船有船夫十人。马驿之马，分为上中下三等，马髆上悬挂小牌，写明等第。水驿的船，似无这种类似的分别。

递运所在陆路者，每所设置车辆不等。大车能载米十石者，每车人夫三名，牛三头。小车，人夫一名，牛一头。递运所之在水路者，每船设置船只也不等。船只俱用红油刷饰。每船置牌一面，开写本船字号，料数，及水夫姓名，樯舵、篙橹、蓬索、铁锚、篾缆等项，一应浮动什物数目，以凭点视。每船，有船夫十人，以至十三人。

急递铺，每十里设一铺。每铺设铺司一人，铺兵十人或四五人，择铺所附近少壮男子充之。每铺设日晷，分一昼夜为一百刻。每三刻，须行一铺，昼夜须行三百里。但遇公文到铺，不问角数多寡，须要随即递送，无分昼夜。递送人鸣铃，持簿籍，用包袱夹版包裹文书，一如元制。

明时，用驿须有符信，传递文书亦须盖有印信，而经当地官府辨验者。符信，明叫做"勘合"。关于给勘合，得乘用驿船驿马驿馆者，自洪武初年以至嘉靖年间，有逐趋详备的规定。举其大要言之，则合给驿者，为：

（一）赍擎诏旨及奉旨差遣给驿者。

（二）飞报军情重事者。

（三）亲王进表奉贺及差人奏事者。

（四）各藩属使臣之进贡及回国者。

（五）文武官员到任，在一千五百里以外者。

（六）职官病故，其尸体及家属回乡者。

明时所设驿站数目及驿传路线不甚明白。而其各驿相去之里数，在初年已嫌大疏，后更历次裁并，不知爱人惜物，以致常有船坏马倒，官役逃亡的现象。

三

清代邮驿，亦掌于工部车驾清吏司。有郎中，宗室一人，满一

人，汉一人。有员外郎，宗室一人，满洲二人，蒙古一人。有主事，满汉各一人。除掌邮驿外，还掌颁天下之马政，以裕戎备。

清代邮驿，或称驿，或称站，或称塘，或称台，或称所，或称铺。《大清会典》（“兵部车驾司”下）分别这些名称，并叙述边防之重要驿道，都颇详备。依其所述，各省腹地所设为驿，盛京所设亦为驿。前者隶属于厅州县，有时专设驿丞，管理驿务。后者专设驿丞管理，又设正副监督二人，直接统于盛京兵部。军报所设为站，每站设笔帖式或蒙古章京，统于将军或理藩院章京。甘肃、嘉峪关口外所设为塘，每塘派千把总管理，而由特设的都司和守备督率之。西北所设为台，每台设章京或笔帖式，统于各当地的都统或将军大臣。递运官物者为所，专走递公文者为铺。所，后裁并归驿，惟甘肃一带尚保存这种制度，各设牛车，专司运载。铺，仅限于各省腹地，与驿相辅而行。由北京到各省的铺，又叫做京塘。

驿铺之路线，往还繁多，《图书集成方舆汇编》中备载各地驿铺名称及其地点，可以详考。其站之常设者，则

（一）自京城北回龙观站起，迤逦而西，分两道。一达张家口，接阿尔泰军台，以达北路文报。一沿边城逾山西、陕西、甘肃，出嘉峪关，接军塘，以达西路文报。

（二）直隶喜峰口、古北口、独石口、山西、杀虎口外，也设有站。并由此诸站，接设蒙古站，以达六盟四十九旗。

塘，有军塘，有营塘。军塘，设于安西、哈密、镇西三属，以达出入嘉峪关军站文报。营塘，乃为达寻常文报之用。台之在北路者，自张家口迤逦而西，达乌里雅苏台城。由乌里雅苏台分道而北，达近吉里克卡伦。由乌里雅苏台迤逦而西，达科布多。由科布多分道而北达卡伦。由科布多分道而南，达古城。此外，由赛尔乌苏达库伦，更北达恰克图，亦各设台。台之在西路者，则伊犁及新疆各大城均有设置，光绪年间概改为驿。

清代的驿站塘台所铺，各因其地点之冲要偏僻而设置有繁简，俱备有夫役、马驴、车船以供差遣和传报，一如前朝。计清在京师，设有皇华驿一所，在直隶有驿有站共一百八十五，盛京驿二十九，吉林站三十八，黑龙江站三十六，山东驿一百三十九，山西驿

站一百二十五，河南驿一百二十，江苏驿四十，安徽驿八十一，江西驿四十七，福建驿六十八，浙江驿五十九，湖北驿七十一，湖南驿六十二，陕西驿站一百二十九，甘肃驿站塘所三百三十一，四川驿六十五，广东驿十，广西驿十九，云南驿八十一，贵州驿二十三，喜峰口章京所属蒙古站十六，古北口章京所属蒙古站十，独石口章京所属蒙古站六，杀虎口章京所属蒙古站十一，阿尔泰军台都统所属军台四十四，定边左副将军所属军台三十九，库伦大臣所属军台二十五，科布多大臣所属军台二十一，伊犁将军所属军台十二，塔尔巴哈台大臣所属军台十，乌鲁木齐都统所属军台二十七，巴里坤大臣所属军台八，吐鲁番所属军台二十七，喀喇沙尔大臣所属军台八，库车大臣所属军台十，乌什大臣所属军台三，阿克苏大臣所属军台十八，叶尔羌大臣所属军台十五，和阗大臣所属军台七，喀什噶尔大臣所属军台六。这些数目字中，我们可以看见清代驿站、台、塘所之密布，自腹地以至于辽远的边疆。至于内地所设之铺，数目更多，一时不能统计了。

清制“凡差给役者，皆验以邮符，曰勘合，（官驰驿用）曰火牌。（兵役用）凡给驿，皆以其等，颁其禁令。凡差过境，护以兵者，则验以兵牌，凡驿递，验以火票，定其迟速之限。若报匣，若夹版，若印封，各考其所达之程，而计以日时。（普通以日行二百四十里为度，但遇紧急文书，须日行四百里五百里六百里者，皆由发书官司签明。）铺递亦如之。泄漏沉匿者，稽迟者，皆察焉。凡发递，皆辨以缓急”。清代邮驿之制，大体上视前朝无所变改也。

清又设有捷报处，常接驰奏之摺而递于宫门。又有各省驻京提塘官十六人，掌递部院官文书送敕即以达于本官。这种制度恐也不始于清。但在清以前，却无考了。

清季，邮政局成立，驿站事务改归邮传部管理。迄于民国三年，则驿站尽裁，而旧日之邮驿制度完全成为过去。

第四章 元明清之中外交通

一

元时武功，超轶前代，远征军足迹之所至，东至于高丽及日本海，西服中央亚细亚、大食、波斯，以及欧罗巴之东部，北及于北冰洋，南达印度洋诸岛。因而，元时中外交通之盛，亘古未有，而中外文化之交换亦以此时最为频繁与深刻。

法国学者，莱麦撒(Abel Remusat)，论元代在西方之交通及其在东西文明上所发生之影响说："蒙古人西征，将以前闭塞之路途，完全洞开，将各民族集聚一处。西征最大结果，即使全体民族，使之互换迁徙。不独堂皇命使东西往来如织，其不知名之商贾教士，以及随从军队者，尚不知凡几也。王公大人往亚洲之中心者，有仙拍德(Sempsd)，小亚美尼亚王海敦(Haithon)，卓支亚国两大辟(David)，俄国大公爵雅罗斯拉夫(Yaroslav)等。意大利人，法兰西人，福雷铭人(Flemings)，(法国西北部)皆有充大使往蒙古大汗都城者。蒙古贵人有至罗马，巴塞罗那(Barcelona)，瓦伦西亚(Valencia)，(以上二城在西班牙国东境)里昂(Lyons)，伦敦及

脑桑姆敦(Northampton),(在英国中部)者。那坡利港(Naples),(意大利南方商港)方济各会士(Franciscan),有充北京总主教者。其人死后,有法国、巴黎大学宗教学教授继其任。以上,皆有名人物,见于记载者也。其他不知名之人,有谋利或好奇而往东方者,其数岂可胜计乎?历史上偶尔留数名词,尚可举出也。英国人某,在本国犯罪流至亚洲,执役于蒙古军中,尝充鞑靼大使,往匈牙利王廷矣。福雷铭地方之方济各僧人(指鲁白鲁克)在蒙古和林都城,见梅次(Metz),(德国西南罗伦 Lorraine 省城)地方妇人拍开脱(Poquette),匈牙利战役中之捕掳也。又见有巴黎之金匠某,其兄在巴黎大桥侧,有店铺。又见有卢汪(Roven)(法国巴黎西北大城)少年一人,拜尔格拉德城(Belgrade)城陷时之捕掳也。此外,该僧又见有俄罗斯人,匈牙利人,福雷铭人于和林。有善歌者罗伯脱(Robert)漫游东亚后,归而卒于查脱(Chartress)(巴黎附近)地方大教堂内。勃拉奴克劈尼(Plano Carpini)记贵田大汗(Kuyuk Khan)廷中,有俄国人一名充翻译。往时,途间有伯莱斯劳(Breslau),(德国东方大城)波兰,及奥地利之商人伴行。由俄国归回时,复有基奴亚(Genoese),皮撒(Pisans)及威尼斯(Venetians)商人相伴。威尼斯市有二商人,偶因事逗留布哈拉城(Bukhara),遇波斯旭烈兀大王遣往中国忽必烈大汗朝廷之大使。随之往东方朝见忽必烈。受命持国书,通聘罗马教皇。同归时,携其幼子同往,归驰名世界之马哥孛罗(Marco Polo)也。其游记,为研究东方史地不可缺之书。父子叔侄,皆得生归威尼斯。次世纪,往东方者,更不乏人。读曼德维(Sir John Mandeville),鄂多力克(Odoric),裴哥罗梯(Pegolotti),威廉包德赛尔(William de Bouldeselle)诸人之书,即可知矣。甚多冒险家,久留东方,死于东方,可无疑也。更有多人,往东方时,无声名于世,归后亦不求闻达于人,然在教堂内及各地侯王宫廷中,受人欢迎,演讲极多东方之奇事异闻也。此等游历家归回时,皆携带东方各种技术及珍品。自罗马衰后,往东道塞,中国印度之丝及瓷器,久已不见,至是乃又成为西欧之常见品矣。好奇探险之心,于斯大动。好奇探险者,进化之母也。巴黎大学尝建议设教授鞑靼语言文字事情一席矣。其结果如何重大,观于科伦布

为欲至马哥孛罗所言之大汗国，不期而得美洲新世界者，即可知矣。不宁惟是，回族历法，由蒙古人而传人中国。印度数目字，或亦于此时输入中国。耶稣教《圣经·新约》及《圣歌》，由汗八里之拉丁总主教译成蒙古文矣。西藏喇嘛教之教主，实创自蒙古人。其教乃合佛教规训及聂思脱里派基督教之仪礼而成。中国人发明之航海罗盘针，亦由蒙古人而输入欧洲。中国人及印度人用火药由来已久，而欧洲人则于蒙古西征后，始得知之。其为蒙古人输入，毫无疑义。钞币亦为中国人之发明，由蒙古人而输入波斯。一千四百五十年时(明景泰帝元年)意大利游历家巴巴罗(Josapbat Barharo)在阿专甫(Azof)得遇鞑靼人某。其人尝奉使中国，告巴巴罗，中国每年印刷钞币甚多也。戏赌纸牌，中国人于一千一百二十年(宋徽宗宣和二年)时，已发明之。最初，皆以木版印成。欧洲人最初所玩之纸牌，其形状，图式，大小，及数目，皆与中国人所用者相同，或亦为蒙古人输入欧洲者也。活字版印刷术，同时亦由远东而输入欧洲。中国人之算盘，亦由蒙古输入欧洲东部。至今，俄国及波兰两地不识字之妇女，尚用以计算钱财账目也。东西两文明策源地之思想制造，由鞑靼人互相交换，至为有益。中世纪满天黑云，使人不得望见天日。至是乃因蒙古远征，而重现光明。当时战争杀人，盈野盈城，似为人类惨祸，而不知实如空天霹雳，将几百年之酣睡懒病，自梦中惊醒。二十帝国之灭亡，乃上帝自欧洲所取之代价，为今世人享受灿烂文明之福也。”(以上见《中西交通史料汇篇》第二册，页二一六，引 Memoire French Academy, Vii 409—419，译文。)莱氏所说，虽间有揣测之辞，而所论罗盘针之西行时期，或未免疏于考证，然大体言之，元时中国西北方面交通之发达及中西文明接触后影响之重大，都可借莱氏所述，而略窥其大致的情形。

近人陈援庵先生著《元西域人华化考》，自中国史籍中，考得元西域人之华化者，得葱岭东部五十六人，内计：

唐兀八，畏吾儿十一，回鹘二，高昌十七，

北庭一，龟兹一，乃蛮二，合鲁二，

哈剌鲁二，雍古八，斡端一，于阗一。

葱岭西部六十八人，内计：

西域二十三，回回二十，回纥三，答失蛮三，

大食二，阿鲁浑二，板勒纥城一，康里五，

伯牙吾氏一，也里可温八。

其他八人，内计：

朵鲁别族一，尼波罗国一，色目六。

这一百三十二人都邃于中国文明，或深于中国之儒学，或习于中国之佛老，或长于中国诗文词章，或优于中国书画建筑，俱非普通泛泛感染者可比。这更足见元代中西交通大开后，西方人所受中国影响之深，为以前中西交通史上所未见。而足以表征中国建筑美术，迄今犹驰誉世界的北平宫殿及都城，乃出于元时大食人也黑迭儿的设计，则尤可惊异者也。

在东洋方面，高丽自元太祖十三年起，开始进贡。此后数经叛变讨伐，高丽遂彻底臣服。于是，不惟高丽朝贡不绝，且于其国设置驿站，屡次征其军队粮饷，有时亦给予高丽粮米以济其年荒。元已视高丽隶属版图之内，其交通往复之频，自不待言了。

元对于日本，曾屡次用外交以及军事的手段，希望日本朝贡称臣。元师两度征日，都因海上风浪险恶，损失甚大。终元之世，中日间从无政治上的交通。但据木宫泰彦的研究，当时中日的海上贸易并未断绝，日本船只之络绎来华者，仍为数不少。而元之僧人有入日者，日之僧人也有入元者。入元的日僧中颇有善于中国文学书画之徒，而中国的寺院制度和中国式的茶会，也由入元的日僧移植于日本国内，与入日的元僧，同有影响于日本文化。（参看木宫泰彦《中日交通史》第十四至十五章。）

在南洋方面，元太祖曾南征印度，而南洋诸国，如占城，俱兰，马八儿(Maabar)，须门那(Semenat)，僧急里(Cyrgilin)，狮子国(锡兰)，八罗孛(Malabar)诸国俱朝贡通商。据拔都他(Ibn Batuta)游记所述，这时中印间的海上交通都掌握在中国人手中，而中国制造之船舶，往来于南海上者，数目也是很多的。

二

明初，因西方突厥人的兴起，中国与欧洲间之陆路交通横被遮断。至此，欧洲与中华人士暂时相忘，元时中西文明之迅速的交流，恍如隔世。然在大陆交通，明固不及元时，而明初在南海之海上经营，则较元代为犹过之。有名的三宝太监下西洋的故事，就是明初永乐宣德二朝经营南海的佳话。三宝太监，名郑和，自永乐三年(公元1405年)起，历在永乐六年(公元1408年)、永乐十年(公元1412年)、永乐十四年(公元1416年)、永乐十九年(公元1421年)、永乐二十二年(公元1424年)，以及宣德五年(公元1430年)共下西洋七次。所谓西洋者，系指南海以西的海洋及沿海洋诸地，不是后来专指欧洲之西洋。《明史》(卷三〇四)《郑和传》说：

> 成祖疑惠帝亡海外，欲踪迹之，且欲耀兵异域，示中国富强。永乐三年六月，命和及其侪王景弘等通使西洋。……自苏州刘家河泛海至福建，复自福建五虎门扬帆，首达占城，以次遍历诸番国，宣天子诏，因给赐其君长，不服则以武慑之。五年九月，和等还，诸国使者随和朝见。和献所俘旧港酋长。帝大悦，爵赐有差。旧港者，故三佛齐国也。其酋陈祖义剽掠商旅，和使使诏谕。祖义诈降，而潜谋邀劫。和大败其众，擒祖义献俘，戮于都市。
>
> 六年九月，再往锡兰山，国王亚烈苦奈儿诱和至国中，索金币。发兵劫和舟。和觇贼大众即出，国内虚，率所统二千余人，出不意，攻破其城，生擒亚烈苦奈儿及其妻子官属。劫和舟者闻之还自救，官军复大破之。九年六月献俘于朝，帝赦不诛，释归国。是时，交趾已破灭，郡县其地。诸邦益震詟，来者日多。
>
> 十年十一月，复命和等往使。至苏门答腊，其前伪王子苏干剌者，方谋弑主自立，怒和赐不及己，率兵邀击官军。和力战，追擒之喃渤利(Lambri)，并俘其妻子，以十三年七月还

朝。帝大喜，赉诸将士有差。

十四年冬，满剌加(Malacca)、古里(Calicut)等十九国咸遣使朝贡。辞还，复命和等偕往赐其君长。十七年七月还。

十九年春复往，明年八月还。

二十二年正月，旧港酋长施济孙请袭宣慰使职，和赍敕印往赐之。比还，而成祖已晏驾。洪熙元年二月，仁宗命和以下番诸军守备南京。南京设守备，自和始也。

宣德五年六月，帝以践阼岁久，而诸番国远者犹未朝贡，于是和景弘复奉命，历忽鲁谟斯(Ormuz)等十七国而还。

和经事三朝，先后七奉朝。所历：占城(Champa)，爪哇(Java)，真腊(Cambodge)，旧港(Palembang)，暹罗，古里，满剌加，渤泥(Brunei，Bornēo)，苏门答腊(Atcleh)，阿鲁(Aru)，柯枝(Cochin)，大葛兰，小葛兰(Quilno)，西洋琐里(Cola)，加异勒(Cail)，阿拨把丹，南巫里(Lambri)，甘巴里(Koyampadi)，锡兰山(Ceylon)，喃渤利(Lambri)，彭亨(Pahang)，急兰丹(Kelantan)，忽鲁谟斯(Ormuz)，比剌，溜山(Maldives)，孙剌，木骨都束(Mogedoxu)，麻林(Malinde)，剌撒，祖法兜(Djofar)，沙里湾泥(Jurfattan)，竹步(Djobo)，榜葛剌(Bengal)，天方(Arabia)，黎伐(Lidi)，那孤儿(Battak)凡三十余国。所取无名宝物，不可胜计。而中国耗费亦不赀。自宣德以还，远方时有至者，要不如永乐时，而和亦老且死。自和后，凡将命海表者，莫不盛称和以夸外番。故俗传三保太监下西洋，为明初盛事云。

这可见郑和的足迹已于踏遍南洋群岛之余，横渡印度洋，直达阿拉伯及非洲的东岸。他是用了宣传的方法和武力的压迫，取得了南海上的霸权。这时南海上的中国人之活跃前古无两，到了现在以郑和为主题的民间传说，尚散布于南洋群岛的各地。

郑和的航程可惜没有更沿非洲向西南前进，以至好望角之航线尚待数十年后欧人的发现，而中欧间也须等到八十多年后，才再有直接的交通。《明史》(卷三二五)称，正德十三年(公元1518年)佛

郎机“遣使臣加必丹末等贡方物，请封，始知其名”。佛郎机，《明史》用以称葡萄牙人，又用以称西班牙人。这是中欧有第二次直接交通之始。在万历年间，闽浙海面上的贸易，几乎全为佛郎机人所独占。天启崇祯年间，佛郎机人在东方的势力渐形低落，而荷兰人和中国的贸易，则渐形增加。欧西文明，经葡萄牙人传入者，有佛郎机铳；经荷兰人传入者，有红夷炮。此外则意大利亚人利玛窦传入《万国全图》，中国人始闻五大洲之说。贡献圣母像，自鸣钟，西琴，为天主教在近世之初入中国，及西洋时计乐器入中国之始。与利氏同时或稍后者，有庞迪我、熊拔三及罗雅谷、汤若望之先后测修历书，龙华民之著《地震解》，艾儒略之著《职方外纪》，邓玉函之著《人身说概》《奇器图说》，举凡西洋之天文、历算、地理、地质及生物、机械之学，都于明末传入中国。《明史》(卷三二六)《意大里亚传》说：“其国人东来者，大都聪明特达之士，专意行教，不求禄利。其所著书，多华人所未道，故一时好异者，咸尚之。而士大夫如徐光启、李之藻辈，首好其说，且为润色其文词，故其教骤兴。”这可见当时人士对于西来新学欢迎之一斑。

至于在东洋方面，则明时的朝鲜半岛已无异内地。日本，则虽已与明通贡使，然倭寇实常常为明沿海各省之患。《明史·兵志》说：“沿海之地，自广东、乐会接安南界，五千里抵闽。又二千里，抵南直隶。又千八百里，抵山东。又千二百里，逾宝坻、卢龙，抵辽东。又千三百里抵鸭绿江。岛寇倭夷，在在出没，故海防亦重。”大概终明之世，倭寇为患不绝，其极者至掠城市，焚屋庐。明与日本间，只有秘密的交易，没有公开互市的商业。

三

清初，中外交通以中欧交通为主体。当时，如南怀仁、汤若望、图理琛、郎世宁、白晋、雷孝思之徒，或介绍西洋天算之术，或采西洋画法以作中国画，或利用西洋测绘技术而基定中国舆图之基础，均可表示当时中欧交通在中国文明史上的重要。此外，更有西洋哲学如《名理探》等书，也曾经人译出，但其影响比

较地微小。乾隆间，清廷重申海禁，中外交通为之梗塞。但不久，遂又通商。至于道光年间，鸦片战败之结果，因《南京条约》的规定，遂有五口通商的实现。于是，中国门户洞开，中国交通史遂因中外交通之一个特殊的遭遇，而转入另外一个新的时代，开千古未有的局面。

第五章

元明清的都会

一

元时都会，以元初建都的和林和迁都后的大都，为最重要。和林和大都不只先后为大元帝国发号施令的所在，也是欧亚两洲交通的中心。我们看前章所述，在这两个地方，不惟东西各国使者项背相望，络绎于途，并且有很多很多的异国商人都在这两个地方汇集，有不可计数的世界各国的旅行家到这里观光。我们已经知道唐时的长安在当时中外交通上的位置，元的和林和上都较之前者，有过之，无不及。此外，元代的汴梁和杭州，在当时内地的交通中似很占重要的地位。汴梁是河南、江北等处行中书省省治所在。杭州是江浙等处行中书省省治所在。在本篇第三章里，我们从站赤的数目上，推测江浙行省为全国水陆交通最盛之区，已可见杭州地位的重要。《元史》(卷九一)《百官志》说："河南、江北等处行中书省：至元五年，罢随路奥鲁官，诏参政阿里佥行省事，于河南等路设省。二十八年，以河南江北系要冲之地，又新入版图，宜于汴梁立省以控治之，遂署其地，统有河南十二路五府。"这也可见汴梁在

当时之受重视。《元史》(卷九四)《食货志》记各行省的商税，“河南行省一十四万七千四百二十八锭三十二两三钱”，“江浙行省二十六万九千二十七锭三十两三钱”，酒醋课，“河南行省二千七百四十锭三十六两四钱”，“江浙行省一万一千八百七十锭一十九两六钱”。商税自为商人所纳，酒醋课中的酒课似亦大半由于异乡商贾之消耗。河南行省的商税为其他行省商税之二倍，以至三百余倍，酒醋课为其他行省之二倍，以至八十倍。江浙行省的商税为其他行省的商税之三倍有余，以至五百余倍，酒醋课为其他行省之二倍有余，以至一百数十倍。这更可使我们想见，汴梁杭州居留及往来商贾之多。至于海外贸易，元于泉州、庆元、上海、澉浦、温州、杭州、广州先后设市舶司，其后或存，或废，而以泉州、庆元、广州为最久，而贸易最盛者，似为广州。

二

明初，太祖建都南京。南京自昔为水陆之凑，既为国都，交通更为发达。《明史》(卷八一)《食货志》说：“初京师军民居室，皆官所给，比舍无隙地。商货至，或止于舟，或贮城外，驵侩上下其价，商人病之。帝乃命于三山诸门外，濒水为屋，名塌房，以贮商货。”南京商贾云集，至无屋可住，可见当时南京交通之盛。《食货志》又说，永乐初年，于北京，“准南京例，置京城官店塌房”。大概成祖迁都北京后，北京也成了当日南京的情形，固有的房店不够用，所以也不得不“置京城官店塌房”。永乐二十一年，山东巡抚陈济说：“今都北平，百货倍往时，其商税宜遣人监榷一年，以为定额。”交通的盛衰，每视政治中心为转移，此可以见矣。

两京而外，因当时运河之通行，沿运河两岸的都会不少。《明史·食货志》说：“淮安、济宁、东昌、临清、德州、东直，商贩所聚。”这六个地方，都是滨运河的区域。此外，天津店租和荆州店税之为隆庆以后的大宗税收，表示天津和荆州为四方商贾集聚的地方。湖口船税的多，也表示湖口水道交通之发达。成都是有名的茶市，武昌、江夏和重庆是木材商场，也都在当时的交通上，各有

它们的地位。

明代海外交通的港口，是宁波、泉州、广州。这三个港口，还是因仍宋元以来之旧，宁波就是宋的明州，元的庆元。宁波通日本，泉州通琉球，广州通占城、暹罗、西洋诸国。宁波有安远驿，泉州有来远驿，广州有怀远驿，都是用以安置所谓诸番贡使，实际也就是安置各国番商。这三个港口的命运，最有趣的是，恰如它们所置的驿名所示。宁波所通的日本，终明之世，没有什么正式的贸易，而倭寇扰乱的警报却不断地传布，这个港口所需要的，就是安远。泉州的贸易，和广州相比似不如宋元时之盛，故所需的还是来远。广州，在明时，一如在明以前，贸易额甚大，而中国政府和人民获利都很厚。嘉靖中，广东巡抚林富论广州番舶之利，说："旧规，番舶朝贡之外，抽解俱有则例，足供御用。此其利之大者，一也。除抽(抽)解外，节充军饷。今两广用兵连年，库藏日耗，借此可以充□(饷?)而备不虞。此其利之大者，二也。广西一省全仰给于广东，今小有征发，即措办不前。虽折俸折米，久已缺乏，科扰于民，计所不免。查得旧番舶通时，公私饶给，在库番货，旬月可得银数万两，此其为利之大者三也。贸易旧例，有司择其良者，加价给之。其次，贫民买卖。故小民持一钱之货，即得握□，辗转交易，于以自肥。广东旧称富庶，良以此耳。此其为利之大者，四也。助国给军，既有就焉，而在官在民，又无不给。是因民之所利而利之者也，非所以开利孔，为民罪梯也。"广州市舶贸易之利，至于如此，可以广州海外交通之盛；而来于广州之远人，也就真可怀也。这三个港口的驿，最初的命名虽不见得是有特别的意思，但就这三个驿名来解释这三个港口的情形，却正是合适。

清代仍定都北京，对于明的交通系统无大改变，各地交通发达的都会仍大概如旧，惟南京则不如明时远矣。

第六章
元明清的交通工具

一

元、明、清的交通工具，实质上不见得有什么进展。在陆地上的交通工具，更无可说。水上的交通工具也不过是海船的发展和舟的种类之加多而已。

元因倡行海运，海船的需要增加。至元十九年造平底海船六十艘，运粮四万六千余石，每艘于乘坐人外，能容粮八百石之谱。但至元四年命高丽所造海船，比这种运粮的海船大得多。元世祖对高丽李藏用说：“当造舟一千艘，能涉大海，可载四千石者。”这比后来所造的运粮海船，要多载四倍的容量了。

二

明代船制，《明史》(卷九二)《兵志》所记，甚为扼要。《兵志》说：“舟之制，江海各异。太祖于新江口，设船四百。永乐初，命福建都司，造海船百三十七。又命江楚、两浙及镇江诸府衙，造海

风船。成化初，济川卫、杨渠献桨舟图，皆江舟也。海舟，以舟山之乌槽为首。福船，耐风涛，且御火。浙之十装，标号，软风，苍山，亦利追逐。广东船，铁栗木为之，视福船尤巨而坚，其利用者二，可发佛郎机，可掷火球。大福船亦然，能容百人，底尖上阔，首昂尾高，舵楼三重，帆桅二，傍护以板，上设木女墙及炮床，中为四层，最下实土石，次寝息所，次左右六门，中置水柜，扬帆炊爨皆在是。最上如露台，穴梯而登，傍设翼板，可凭以战，矢石火器皆俯发，可顺风行。海苍，视福船稍小。开浪船，能容三五十人，头锐，四桨一橹，其行如飞，不拘风潮顺逆。艟舫船，视海苍又小。苍山船，首尾皆阔，帆橹并用，橹设船傍，近后。每傍五枝，每枝五跳，跳二人，以板闸跳上，露首于外。其制，上下三层，下实土石，上为战场，中寝处，其张帆下椗，皆在上层。戚继光云：倭舟甚小，一人里海，大福、海苍、不能人，必用苍船逐之，冲敌便捷，温人谓之苍山铁也。沙鹰二船，相胥成用。沙船可接战，然无翼蔽。鹰船两端铳，进退如飞，傍钉大茅竹，竹间腮可发铳箭，腮内舷外隐人，以荡桨先驾此人贼队，沙船随进，短兵接战，无不胜。渔船至小，每舟三人，一执布帆，一执桨，一执鸟嘴铳，随波上下，可掩贼不备。网梭船，定海、临海、象山俱有之，形如梭，竹桅布帆，仅容二三人，遇风涛辄舁入山麓，可瑁探。蜈蚣船，象形也，能驾佛郎机铳，底尖，面阔，两傍楫数十，行如飞。两头船，旋转在舵，因风四驰，诸船无逾其速。盖自嘉靖以来，东南日备倭，故海舟之制特详备云。”从这里，我们可知道明代船制的大概。但明海船种类虽多，几全作战斗之用，用作普通交通者甚少，不过它们虽为战斗而设，也不能不说是交通工具。

郑和下西洋时，据其《本传》所记，第一次乘大舶六十二，长四十四丈，广十八丈，共载士卒二万七千八百余人，此为中国史书中所仅见的大船。《纪录汇编》卷二〇二，载有祝允明的《前闻记》，记宣德中下西洋船上的人数，有“官校，旗军，火长，舵工，班碇手，通事，办事，书算手，医士，铁锚，木艌，搭材等匠，水手，民稍人等，共二万七千五百五十员名”。以人数及时间考之，这次船只大概就是郑和第七次下西洋时所用。这可见当时下西洋的船只

上所组成的份子。《前闻记》又记有船号，“如清和、惠康、长宁、安济、清远之类，又有数序一二等号”，记有船名“六〇八橹，二八橹之类”，这也可见当时的海船各有专名和类名，以及等第号数。

清初，船之制造无异前代。及西洋轮船和别种交通工具如铁路火车、电话电线机器之传人，则已转入另外一个新时期了。

第五篇　现代中国之交通

第一章
现代中国交通与五口通商

一

自道光二十二年五口通商，九十余年来中国门户洞开，外洋风雨，如潮袭来。一方面，中国的许多利权横被侵蚀。又一方面，西洋的新文明不断地输入。于是，外国轮船来了，外国的铁路火车也来了，跟着外国的邮政事业和电信事业也来了，而中国领空上飞机之试飞，也是由外人开其端。这些新交通工具以及新交通组织之初来，中国人的心情只是惊诧和厌恶。但经过了许多事实上的教训以后，知道了数千年相守的成法不足以应付激烈的世变，而新交通事业之延期兴办，也只有替外国人多造一些机会。于是，同治、光绪年间，铁路、轮船和邮电都先后兴办，而汽车公路之建造和民用航空之实行，也于国民政府成立后，正式开始。中国交通事业，算是逐渐走上现代化的路子。

二

中国的新交通事业，和以前不同之点：第一，为交通工具之科

学化，以机械的力量逐渐代替以前使用的人力、畜力、水力和风力。第二，为交通组织之商业化，凡各种新交通工具之利用，均可以普通的交易方式行之，没有阶级上的限制，和以前专为军事政治上的便利而设的交通事业不同。这两点，是现代中国交通和以前交通之根本歧异。如仅就这两点来说，五口通商前三四千年仅是一个时代，近九十年是又一个时代的开始。

第二章
现代中国之水上交通

一

中国水上之交通，向来以帆船为主要的交通工具，以官家漕船为仅有的帆船组织，而管理船只的机关和水上交通的法令，也多疏而不备。近年，中国受外来之压迫，积压数千年的水上交通之习惯大为改变。向来以帆船为主要的交通工具者，至是渐以轮船代之。向来以官家漕船为仅有的帆船组织者，至是漕船取消，而有官商经营之各种轮船公司。向来管理船只的机关和水上交通法令之疏而不备者，至是中央政府设有管理航政之专司，而关于船舶及航行之法令，也陆续颁布。其尤要者，中国水上交通向来由中国人自己处理之，至是则外人在中国领海以及内河之水上势力，远较中国本国人为胜，这是以前所没有的。

二

中国海上之有轮船，以道光十五年，英国之渣甸号为始。中国

内河之有轮船，以咸丰八年英法船只之航行于长江者为始。自渣甸号以后，到鸦片战争时，英国轮船之来中国海者，约有二十艘。鸦片战后，《南京条约》成立，中国政府以香港割于英国，以厦门、广州、福州、宁波、上海为通商口岸。于是英国在华南取得一良港，而外国船只遂得往来于上海、广州间的中国海岸。咸丰八年，《天津条约》成立，除开牛庄、登州、台湾、潮州、琼州为商埠外，更辟镇江、九江、汉口为沿江商埠，于是外国轮船简直畅行于中国所有的领海中，而英法及其他外国轮船也得开入长江，直达沿江各商埠了。同治元年，美国那缓公司设立旗昌洋行。四年，英人设立省港澳轮船公司。六年，英太古洋行又设立中国航业公司。于是，沿海及长江各通商口岸尽成外国轮船的势力，给予中国旧式的帆船以极大压迫。咸丰间，长江一带有河船三千余艘，到了同治年间仅存四百艘。旧日依赖风帆舵桨的船只已充分自示其无能，而轮船所表现的新式机械之力量已使中国有识之士不能视如无睹了。

同治元年，中国商人吴南昌等有购轮船四艘以运漕米之议。同治七年，江苏省的道员许道身和同知容闳又建议于督抚，制造轮船，分运漕米，兼揽客货。但这两次的拟议，都没有实行。一直到了同治十一年，李鸿章才建议设轮船招商局。当时，反对者以为轮船妨河船生计。但李氏说："当咸丰间，河船三千余艘，今仅存四百艘。及今不图，将利权尽失。"又说："欧洲诸国闯入中国边界腹地，无不款关而求互市。海外之险，有兵船巡防，而我与彼可共分之。长江及各海口之利，有轮船转运，而我与彼亦共分之，或不至让洋人独擅其利与险，而浸至反客为主也。"李氏从经济方面和国防方面着眼，都看出招商局不可缓办。于是，他的主张胜利，而招商局于是年成立。同年，招商局轮船福星号往来上海、烟台、天津、牛庄，永清号往来上海、香港、汕头、广州，利运号往来上海、厦门、汕头及天津烟台等处，是为中国自置轮船航行中国海上之始。次年，洞庭号、永宁号往来长江，驳转川、汉、津、粤各货，是为中国自置轮船航行中国内河上之始。

三

招商局初建立时，是由北洋大臣派员在上海设局，招商承办，

同时也购置外国轮船开始营业。建局的次年，即同治十二年，全局改组，改由商办。光绪十一年，盛宣怀奉命整顿，厘订章程，复改商办为官督商办，由北洋大臣专派大员督理。宣统元年，又命招商局，原隶于北洋大臣者，改隶于邮传部，但仍为商办。入民国后，招商局隶于交通部，而为商办如故。及民国二十二年，招商局由国民政府收回，遂完全改为国营。

招商局最初仅有伊敦、利运、永清、福星四轮，同治十三年添置和众、富有、利航三轮。光绪以来，新船迭有添造，而旧船亦间有破败与遇险者。依交通部铁道部交通史编纂委员会出版之《交通史航政编》，截至民国十四年止，招商局共有轮船三十艘，可装载四万零三百九十八吨，共有各等客位二万四千八百八十七个。国营以后，招商局颇有进步，船只设备当不止此，但尚未见最近之报告，不知其数字如何也。

招商局外，还有许多别的官办商办轮船公司，今就《交通史航政编》所载，举其公司名称，公司地址，创办时期，船只数目，船只吨数，约为下表：

公司名称	地址	创办时期	船只数目	共有吨数
大达内河轮船公司	南通	光绪二九	19	吨 79.065
政记公司	烟台	光绪三一	18	
吉林官轮局 （民国九年，改为松江轮船局，系官督商办性质）	哈尔滨	光绪三三		
松黑两江邮船局	哈尔滨	光绪三四		
宁绍商轮公司	上海	光绪三四		
肇兴轮船公司	营口	宣统二		
广信公司		宣统三		
三北轮埠公司	上海	民国三		
鸿安商轮公司	上海	民国八	6	4921.15
戊通航业公司	哈尔滨	民国七	27	12291

以上，均为规模较大者。此外，尚有川江轮船公司、川路轮船公司、直东轮船公司、北方航业公司、中澳轮船公司、聚丰轮船公司等航业组织，不下数十家，但或则规模过小，或则内容不详，这里已不能一一遍举了。

四

招商局成立后，中国人自营的航业虽已逐渐抬头，但外国人在中国领海及内河经营航业，仍是不遗余力。截至民国十四年六月底止，依《交通史航政编》第六章所载，外国人历来在中国经营航业者，有下列各家。

（一）中国航业公司（China Navigation Co.），英国人经营，总公司设于伦敦，同治六年成立。本公司专从事于东洋各港及中国内河航业之经营。其在中国之一切业务，均委托太古洋行（Butterfield and Swire）经理。计有轮船八十五艘，总吨数达十六万八千五百吨，航路遍中国，营业能力极为广大。

（二）印度中国航业公司（Indo China Steam Navigation Co.），亦英国人经营，总公司于光绪元年创设于伦敦，除以印度为其营业中心外，并经营远东各港及中国内河之航业。其船舶，在中国近海航路者，约六万吨；在长江航路者，一万五六千吨。民国八年，该公司与美满轮船公司合资经营，由怡和洋行（Jardine, Mathson and Co.）经理其在中国的一切业务。

（三）大英轮船公司（Peninsular and Oriental Navigation Co.）亦英国人经营，于道光十七年即经成立。道光二十四年，已开驶中英航路，为开始欧亚间的航业之最早者。该公司的组织极大，共有船舶五十余艘，总吨数达五十余万吨，往来中国—伦敦间的船只也达十八九艘的光景，吨数当达二十万吨以上。总公司亦在伦敦，上海隆茂洋行代理其在华的各种业务。

（四）日本邮船会社，日本人经营，创立于同治十三年，与中国招商局之成立，相去不远。此为日本最大的轮船公司，所有船舶达百余艘，船之大者达二万余吨。其所经营欧美航线，多从中国之上海、香港等处经过，而其所经营之神户上海线及横滨上海线，则

为中国、日本间之专设的航线。

（五）大阪商船会社，亦日本人经营，在同治年间成立。光绪二十四年，始来中国，开始长江航路。其后于光绪三十三年，将长江航路放弃，改为中国沿海的航行。沿中国海岸航行的本公司船只，约七八艘。

（六）日清汽船会社，亦日本人经营，系由日本邮船会社大阪商船会社与湖南汽船会社大东汽船会社合并组织，专航行于中国南海及长江沿岸各地者。计有船二十余艘。

此外，尚有美国人经营之大来洋行（Robert Dollar Co.），中国邮船公司，德国人经营之亨宝公司（Humburg American Line），北德意志公司（Noral Deutcher Lbogd Breman），法国人经营之法国邮船公司（Cie de Messgeries Marilimes），意大利人经营之意国邮船公司，或专航经中国沿海各岸，或兼驰及中国内河各地，在中国的水道交通上都占有相当的势力。而英、日、美在中国水道交通上的势力更大，日本的势力发展最速。中国人在国境内所表示水上交通的力量，实尚不及英之客籍船只，而亦不及日、美客船之和，甚远。今将民国元年至十七年，中国与三国往来中国境内之船只，作一吨数的比较，以见中国水道交通，宾主倒错的情形之一斑。

年份	英船吨数	日船吨数	美船吨数	华船吨数
民国元年	38,106,732	19,913,385	715,001	12,885,599
民国二年	38,120,300	23,422,487	898,750	14,744,325
民国三年	39,266,765	23,996,972	1,047,422	18,628,456
民国四年	37,675,657	23,873,016	804,414	18,655,411
民国五年	35,840,573	24,233,835	799,913	18,460,533
民国六年	33,576,217	24,581,647	1,125,155	18,517,957
民国七年	29,911,319	25,283,373	1,214,921	16,984,523
民国八年	36,284,321	27,532,449	2,569,887	22,553,448
民国九年	40,315,707	28,191,592	4,718,251	23,632,198
民国十年	42,326,445	31,738,783	4,501,901	27,063,389
民国十七年	56,340,849	40,119,225	6,395,879	45,863,493
民国十八年	58,203,006	43,551,000	6,708,470	42,123,263
民国十九年	57,517,420	46,706,552	6,527,764	42,121,751
民国二十一年	59,430,602	*19,775,917	5,376,352	33,888,168

*本年度日本船只之往来东北各埠者，因东北失陷，未得列入，并不是日本船只在本年度有事实上的锐减。

五

经九十年中外人士的经营，中国水上交通之通行轮船者，已有相当的广远。据民国十七年，《交通部统计年报》所示，中国内河除通行帆船之航路约二万四千公里外，可通轮船之航路，约一万五千余公里。而中国海岸线，东北起自辽宁之鸭绿江口，西南至于广东的北仑河口，差不多都是可通航的地方。

中国境内的内河航路，连通轮船及通帆船者，并算在内，主要者约如下表：

河流名称	大汽船通航里程	浅水汽船通航里程	小汽船通航里程	电船通航里程	民船通航里程	航筏通航里程	总计
长江	1,848	609	2,764		11,755		16,976
黑龙江	1,014	1,161	1,801		536	426	4,938
珠江	162	209	784	2,083	1,237		4,475
沽河	69		343		1,606		2,018
黄河					1,918		1,918
运河			904		461		1,365
淮河			478		877		1,355
闽江	31		138		895		1,064
钱塘江			109		738		847
辽河	21		100		723		844
滦河					524		524
鸭绿江			46		441		487
韩江			251		236		487
瓯江	52		69		230		351
漳江			43		262		305
小清河			23		276		299
甬绍运河			175		48		223
蓟运河					185		185
灵江			69		69		138
甬江	22		58				80
晋江					69		69
总计	3,219	1,979	8,155	2,083	23,086	426	38,948

（注）上表所记里数，以公里为单位。

中国沿海航路，以上海为全国航路的枢纽。上海之北，为北洋航路。上海之南，为南华航路。北洋航路，以海州、青岛、威海卫、烟台、天津、秦皇岛、营口、大连、安东等埠为主要口岸。它的航线，可分为：

上海烟台天津线，上海海州线，海州青岛线；

上海青岛线，上海营口线，烟台大连天津线；

大连天津上海线，秦皇岛津沪营口线。

南华航路，以宁波、温州、福州、厦门、汕头、广州、赤坎等埠为重要商港。它的航线，可分为：

上海厦汕港粤线，上海宁波线，上海温州线；

上海福州线，上海泉州线，厦门泉州兴化线；

福州三都澳线，福州兴化线，广州澳门线；

广州赤坎线。

至于国外航路，则于上海外，大概以大连、厦门、香港为起点。它的航线，可大别为：

欧洲航线、美洲航线、非洲航线；

澳洲航线、西比里亚航线、南洋航线。

六路，而各种短距离的航线都可包括在这六路之内。在内河航路及沿海航路，中国人的势力已经不能和外国人相抗。在国外航路上，除了南洋航路尚有华侨经营之船只略有往来外，可说是全操在外国人手里的。

六

与航业关系最大的造船所，中国在同治年间，亦开始经营。但当初造船之意，在于整顿海军，不在制造商船。故招商局虽设于同治十一年，而在其前七年，即同治四年，就有江南制造局的筹设。其后，由江南制造局化分，而为江南船坞，业务略有改进。计自光绪三十二年至民国元年四月，江南船坞所造兵舰商船，达一百三十余艘，其长在百尺之外者，约十八艘。入民国后，江南船坞，不久即改称江南造船所。自民元至民十三年，造船所共造船一百九十八

艘。而民国十年代美国政府运输部所造四轮船，各达一万四千七百吨以上，为造船所所造船只之最大者。

江南制造局成立之第二年，福州船政局相继筹设。而大沽船坞亦于光绪六年成立。福州船政局建于马尾山下，故后来改称马尾造船所。大沽船坞，也改称大沽造船所。这两个造船所，规模也都相当的宏大，但比起江南造船所，是要差一点的。两所，所造船只，数字不明。

江南制造局创于曾国藩，福州船政局创于左宗棠，大沽船坞创于李鸿章。这三个造船所真是创业艰难。我们看李鸿章的奏折说："臣愚以为国家诸费皆可省，惟养兵设防，练习枪炮，制造轮船之费，万不可省。求省费，则必摒除一切。国无与立，终不得强矣。左宗棠创造闽省轮船，曾国藩创造沪局轮船，皆为国家筹久远之计。岂不知费巨而效迟哉？惟以有开，(?)必先不敢惜目前之费，以贻日后之悔。该局(福州船政局)至今，已成不可弃置之势。苟或停止则前功尽弃，后效难图，而所费之项转成虚糜，不独贻笑外人，亦且浸长寇志。由是言之，其不应裁撤也明矣。"当时的造船新政，不知有多少人去阻碍，去破坏。幸而有李鸿章这样有远见的重臣一力主持，才把中国现代造船业奠定下一点点的基础。到现在，这三个造船所还是在国内占着重要的地位。

这三个造船所外，还有厦门造船所和东北造船所，规模亦大，同为国家经营。至于民营造船业者，近年亦有不少家数。如上海之合兴机器制造厂，有资金二十万，民国十七年出船十七艘，达三千四百一十二吨；平安机器船厂有资金十万，民国十七年造船一艘，达一千零五十吨。其他如恒昌祥机器造船厂、大中华造船机器厂，以及广州之协同和机器公司、南昌之徐恒盛造船厂、汉阳之银朱记制造厂、武昌之万声记铁船锅炉厂等，不下二三十家。但或专造小轮，或专制船用引擎，规模也就狭小得很了。

七

关于管理水上交通的机关，道光咸丰间由总税务司兼理进出口

的航务，并未另设专门机关。光绪三十二年，厘定官制，始设置邮传部，管理轮船、铁道、电、邮四政。三十三年五月，邮传部分为五司，中有船政司，是为中央政府设立专门管理水上交通的机关之始。船政司设司长及副司长，掌全国船政，“举凡内港，外海，各江航业，所有测量沙线，推广埠头，建设公司，营辟厂坞，以及审议，运货，保险，检查灯台浮标各事，凡有关于船政者，胥掌焉”。船政司下，分设筹度科和核计科。筹度科掌航务之调查，航路之开通，航业之推广及保护，船政之条陈、筹备及整顿，与夫审核章程，管理船会，船舶之失险，检查灯旗，信号，码头，商埠，运军运漕，船员之试验请奖，以及各轮船公司之接管，立案等项。核计科所掌，为各公司之轮船表册，账簿，注册，给照，购买，估变，减费，与夫航务裁判等项。但这时航政司虽然成立，对于当时的航政，实际上，还是没有办法。因为这时各地船政司均辖于税务处，不听船政司支配。船政司对于当时水上交通管理权，实只拥有虚名而已。

民国元年，邮传部改为交通部，暂分总务、路政、邮电三股，而关于航政者，附于邮电股内。不久航政司成立，初分为总务、航务、航业、港务四科，后又合并为总务、航业二科，二年十二月又收缩为邮传局航务科，三年七月再改为邮传司之航务科。五年八月，恢复航政司，下设总务、管理、航业、工程四科。十九年二月，国民政府修正公布之《交通部组织法》，以航政司为交通部四司之一，掌下列事项：

（一）关于管理航路及航行标识，并其他一切航政事项。

（二）关于管理经营国营航业事项。

（三）关于监督民营航业事项。

（四）关于船舶发照登记事项。

（五）关于计划筑港及疏浚航路事项。

（六）关于管理及监督船员船舶造船事项。

（七）关于改善船员待遇事项。

民国十八年九月交通部所颁布之《交通部各司分科职掌规则》，分航政司为三科。第一科，掌航政所属人员之考绩，航政预算决算统计之报告，本司文件之收发分配及卷宗公款之保管，船舶船员凭

照之发给，各项航务公会之监察，航务员工之待遇等事项。第二科，掌船舶检查、取缔，及水上运输等法规之拟订，国有航业之筹办及管理，商办航业及民有船舶之监督，水上运输及保险，航线之推广，航业及造船之补助与奖励，船舶船员注册给照之审核检定，船舶之检查，造船之监督等项。第三科，掌海上保安及其他航政法规之拟订，船上保安设备及船舶电信，航路标识之设置及管理，船厂、船坞码头之计划管理及取缔，港道之测绘及调查，港道及河海工程之疏浚，筑港之计划，海事之裁判，海难损失与水上救护，及船员引水之养成等事项。大概第一科所掌者为总务，第二科所掌者为航业，第三科所掌者为航务。此种职权上的划分，似较以前之组织略为进步，然各地之理船厅不能收回也如故，航政司贯彻其职权之困难，视昔日仍未大减的。

八

关于水上交通之法令，道光咸丰年间，中国政府尚一无措施。同治六年，《华商购造船只章程》由总税务司拟定，呈请总理衙门核定修改，于是年十一月通饬遵行，是为中国政府关于水上交通法令之第一次的公布。此后，光绪宣统间，有《华洋轮船驶赴中国内港章程》《长江通商章程》《大小轮船公司注册给照章程》等法规之公布。但此俱系枝枝节节为之，没有一部关于水上交通的有系统的法律。清末，曾由邮传部派员起草航律，但未能成功，而清亡。民国八年，交通部设立航律委员会，亦有编定全部航律之拟议，但委员会之任务未了，亦于十一年七月裁撤。清末具草之航律，仅成《航律纲目草案》十四篇。航律委员会则有《船舶注册法草案》《船舶公安法草案》之拟成，及《船东船长责任条例草案》之增订。航律委员会之草案，及清末之《航律纲目》均未公布。民国十二年，江海关理船厅拟具《华商船防患火灾条规》亦未公布。

国民政府成立后，各项法律公布颇多。关于水上交通者，《航舶法》《船舶登记法》《船舶登记法施行细则》《轮船注册给照章程》《海员管理暂行章程》《内河航行章程》等，最关重要。

第三章
现代中国之陆路交通

一

中国之陆路交通，向来以车马为主要的交通工具，以陆地驿站为最方便最敏捷的陆路交通组织，而关于陆路交通之机关及法令，亦以针对驿站制度者为中心。近年，中国受西洋文明之激荡，旧日陆路交通的情形，逐渐有本质上的改变。向来以车马为主要的工具者，至是渐以火车铁路代之，更以汽车及国道辅火车铁路之不足。向来以驿站为最方便最敏捷的陆路交通组织者，至是千里之间，火车汽车朝发而夕至，驿站已无所用。向来之以驿站为中心的机关及法令，至是全部废弃，而另代以铁道、汽车、国道为中心之机关及法令。至于外国人在中国陆路交通上之有相当势力，亦为以前所没有。而后一问题之严重性亦不下于在水上交通方面者之紧要。

二

中国建设铁道之议，始于同治三年。是年英国人司梯文生由印

度来华，倡议在苏州、上海间建一铁道，谓可与伦敦西北铁道媲美。但其时风气不开，无人应和。四年七月，英商杜兰德在北京宣武门外，造小铁道，有一里多长，试行小火车。这是铁道火车输入中国之始。杜氏的试验，也因为群情骇怪，由步军统领饬令撤毁。十三年，英商邪台马其沙实业公司（即后之怡和洋行）建议修筑淞沪铁路，自吴淞到上海。光绪二年正月二十日，淞沪铁路约成一英里又三分之一，小机车第一次开行。同年十一月十六日，淞沪铁路全部修成，每星期每英里可获利二十七镑，利益甚溥。三年九月十五日，中国以二十万五千两的巨款，收回这条路以及它的车辆。但中国政府收回的意思，并不是因为权利的关系而只是对于这种科学怪物有点骇异。这条路收回后，马上就把全路掘毁，后来把铁轨和车辆都沉到台湾打狗港中。这是中国第一次正式地有铁道的铺设，和火车的驶行，而都遭到失败。

但当破坏淞沪铁路的时候，中国也有人感觉着铁道的需要。就在这一年，就有商人想建筑唐山到胥各庄的铁道。直到光绪六年，这条铁道方准修筑。不过这条铁道不准用机车，只准用驴马拖载。这就是所谓马车铁道。这是中国人自建铁道之始。这条铁道两轨间的距离，定为英尺四尺八寸半，成了以后中国铁道轨两间的标准。光绪八年，唐胥铁路工程师英人金达，又用开矿机器之废旧炉锅，改为小机车，是为国内造车及中国铁道上驶行机车之始。唐胥路初隶于矿局。光绪十一年，由于金达的建议，组织开平铁路公司，除将唐胥路收买外，并拟将路线延长。这是中国有铁路公司之始，而为后来的京奉铁路的初基。

三

唐胥路是一个极小的铁道，长度仅十八里。规模稍大，而又出于政府之意志者，则为光绪十五年倡议修筑之芦汉铁路。在光绪十五年前，虽有唐胥路之修筑及展修，朝议对于铁道之建设，却仍以反对派占势力。光绪六年，刘铭传奏疏说："自古敌国外患未有如今日之多且强也。一国有事，各国环窥。而俄地横亘东西，与我壤

界交错，尤为心腹之忧。俄自欧洲起造铁路，渐近浩罕。又将由海参崴开路，以达珲春。此时之持满不发者，以铁路未成故也。不出十年，祸且不测。日本，一弹丸国耳，师西人之长技，恃有铁路，亦遇事与我为难。舍此不图，自强恐无及矣。自强之道，练兵造器固宜次第举行，然其机栝则在于急造铁路。铁路之利于漕务，赈务，商务，矿务，厘捐，行旅者，不可殚述，而于用兵，尤不可缓。中国幅员辽阔，北边绵亘万里，毗连俄界，通商各海口，又与各国共之。画疆而守，则防不胜防；驰逐往来，则鞭长莫及。惟铁路一开，则东西南北，汲汲相通，视敌所趋，相机策应。虽万里之遥，数日可至，百万之众，一呼而集。且兵合则强，分则弱。以中国十八省计之，兵非不多，饷非不足。然此疆彼界，各具一心，遇有兵端，自顾不暇，征饷调兵，无力承应。若铁路告成，则声势联络，血脉贯通。裁兵节饷，并成劲旅。防边防海，转运枪炮，朝发夕至。驻防之兵即可为游击之旅。十八省合为一气，一兵可抵十数兵之用。将来兵权饷权俱在朝廷，内重外轻，不为疆臣所牵制矣。方今国计绌于边防，民生困于厘卡，各国通商，争权夺利，财赋日竭，后患方殷。如有铁路，收费足以养兵，则厘卡可以酌裁。裕国便民，无逾于此。"刘氏从军事的观点上说明铁道建设之重要，在今日视之，尚为不易之论。这可见当时的开明人物对于陆路交通建设之见解。但这种说法，除了李鸿章赞成外，反对的人极多，此篇奏疏竟然无用。这可见当时反对派的势力了。

光绪十一年中法战后，因事实的教训，主张建修铁道者逐渐加多，在理论上也比以前为进步。十五年，张之洞倡议修芦汉铁路说："今日铁路之用，以开通土货为急。进口外货岁逾出口土货，二千万两。若听其耗露，以后万不可支。惟有设法多出土货，多销土货以济之。有铁路，则机器可入，笨货可出，山乡边郡之产，悉可致诸江岸海壖，流行于九洲四瀛之外矣。而沿江沿海，辽东三省，秦陇沿边，强邻窥伺，防不胜防。若无铁路应援赴敌，以静待动，安得无数良将精兵，利炮巨饷而守之？宜先择四达之衢，首建干路，为经营全局之计。……臣以为宜自京城外之卢沟桥起，经河南，达于湖北汉口镇。豫鄂居天下之腹，中原绾毂，胥出其涂。铁

路取道，宜自保定、正定、磁州，历彰、卫、怀等府。北岸在清化镇以南，南岸在荥泽口以上，择黄河上游滩窄岸坚，经流不变之处，作桥以渡河，则三晋之辙下于井陉，关陇之骖交于洛口，西北声息刻期可通。自河以南，则由郑许信阳驿路以抵汉口，东引淮吴，南通湘蜀，语其便利，约有数事。内处腹地，不近海口，无引敌之虑，利一。南北三千余里，原野广漠，编户散处，不似近郊之稠密，一屋一坟，易于勘避，利二。干路袤远，厂盛站多，经路生理既繁，纬路支流必旺。执鞭之徒，列肆之贾，生计甚宽，舍旧谋新，决无失所，利三。以一路控八九省之冲，人货辐辏，贸易必旺。将来汴洛荆襄，济东淮泗，经纬纵横，各省旁通，四达不悖。岂惟有养路之资费，实可裕无穷之饷源，利四。近畿有事，三楚旧部，两淮精兵，电檄一传，不崇朝而云集都下，或内地偶有土寇窃发，发兵征讨，旬日立可荡平。征兵之道，莫此为便，利五。中国矿利，惟煤铁最有把握。太行以北，煤铁最旺而最精，而质最重，路最艰。既有铁路，则辇机器以开采，用西法以煎镕，矿产日多。大开三晋之利源，永塞中华之漏卮，利六。海上用兵，首虑梗漕。东南漕米百余万石，由镇江轮船溯江而上，三日而抵汉口，又二日而达京城。由卢沟桥运赴京仓，道里与通县相通，足以备河海之不虞，辟飞挽之坦道，而又省挑河剥运之浮糜。较之东道王家营一路，碍于黄河下流者，办理转有把握，利七。若虑费巨难成，则分北京至正定为首段，次至黄河北岸，又次至信阳州为二三段，次至汉口为末段。每里不过五六千金，每段不过四百万内外。合计四段之工须八年造成，款亦八年分筹。中国之大，每年筹二百万之款，似尚不至无策。筹款之法，除由铁路公司照常招股外，应酌择各省口岸较盛，盐课较旺之地，由藩运两司关道，转发印票股单，设法劝集。铁料运自晋省，置炉炼冶，以供取用，庶施工有序，而藏富在民。”这一篇话，把建筑铁道在军事方面，政治方面以及在经济方面之利益，铁道之经由路线，施工次第，和筹款办法，都说得头头是道。这可见主张建修铁路者的眼光这时已更为宽大，办法也比较以前略为周详。同时，这个建议得到了海军衙门的通过，得到了朝廷的允许，反对派的势力顿行低落，铁路在中国之建设也算是闯

过了一个难关，慢慢地转了运气。

四

自中国初建铁道始，到清末止，中国铁道之官办者，计有：

（一）京汉铁路，即芦汉铁路。这条铁道虽倡议于光绪十五年，但在二十二年铁路总公司成立后，才正式地去做。二十四年，芦保段完成。二十六年，八国联军将卢沟桥之铁道，展修至北京正阳门。同年秋冬间，保定以南各段，也相继完成。三十一年十月黄河铁桥成。于是，全线可以直达通车了。全线，共长一千二百一十三公里。初建修时，借有比款一百一十二兆五十万佛郎，后又借一千二百五十万佛郎。光绪三十四年十二月，此项借款已完全偿清，京汉铁路遂为纯粹国有之路。

（二）京奉铁路，最初修成者，即唐胥铁路。光绪十一年，唐胥铁路展修至芦台，又称唐芦铁路。十四年夏，展修至天津，改称唐津铁路。十五年，更东展至古冶。十八年，东展至滦州，建十七孔铁桥。二十年，更东展至山海关，是为关内铁路。嗣后，更向关外展修，迭经困难与停顿，于二十九年展修至新民屯。三十年，日俄战起，日本由新民至奉天，筑有轻便铁道。三十三年，由中国备价收回新奉路，并以日本所修之路轨过狭，改为宽轨。而在天津以西，则于光绪二十一年冬展修铁道至丰台，复展至马家堡，二十三年七月更展修至北京永定门，二十五年英国军队又展修至正阳门。三十三年，新奉路既收回，于是北京至奉天间可以直达通车，全路也改称京奉铁路了。京奉铁路，全线长 849.39 公里。光绪二十四年，修筑关外之路时，曾借英金二百三十万镑。当时议定，此项借款，以四十五年为期，自第六年起，分年摊还。自应付本之年起到清末不过数年。清亡时，京奉铁路所负之债还是很多的。

（三）津浦铁路，光绪三十四年六月开工，至宣统三年完成，未及通车而清亡。全线，自天津，经德州、济南、泰安、曲阜、兖州、徐州、蚌埠、滁州，至浦口，共长一万零一十三公里。计借有英金五百万镑，德占有百分之六十三，英占有百分之三十七。后又

续借英金四百八十万镑，英德仍各占有一部分。

(四)京张铁路，光绪三十一年开工，宣统元年完工。此路之筑成，全用中国工程师，并全用国款。此为中国以中国人才及财力自造铁道之始。全线自丰台，经北京、昌平、居庸关，抵张家口。京张铁路成后，更有张绥铁路之展筑，但仅筑至阳武，不过一百余公里罢了。

(五)沪宁铁路，于光绪二十九年着手测勘，三十四年十二月全路通车。全线，自上海至南京，共长311.04公里。本路修筑时，借英金三百二十五万镑，后又续借六十五万镑。本路借款合同，较任何他路之借款为苛，所有路政大权尽落外人手中。

(六)沪杭甬铁路，初名苏杭甬铁路。此路初修时，原分为苏路与浙路。苏路在光绪三十三年正月开工。五月，上海至松江通车。六月二十八日上海至枫泾通车。浙路，在光绪三十二年九月开工。三十四年，杭州至长安通车。宣统元年，杭州至枫泾通车，与苏路接轨。已成路线，自今上海南站起，至闸口止，共长186.15公里。自曹娥江至宁波，仅已铺轨，尚未通车。本路共借英金一百五十万镑。

(七)正太铁路，光绪三十年四月开工，三十三年八月完工，十月通车。全线，自石家庄至太原，用窄轨修筑，与中国其他铁道不同，共长二百四十三公里。借有法金四千万佛郎。

(八)汴洛铁路，自光绪二十一年开始测量动工，宣统元年全线通车。全线，自开封至洛阳，借有比款二千五百万佛郎，又续借比款一千六百万佛郎。

(九)道清铁路，自光绪二十八年八月开工，三十三年正月全线通车。全线自道口至清化镇，共长一百六十三公里。原为英商福公司建造，以为运煤之用。后由政府借款收回，前后共借英金八十万镑。

(十)广九铁路，为中国与英国合筑。自广州至深圳墟为中国段，长一百四十三公里。自深圳墟至九龙为英国段，长三十五公里。两段都在光绪三十三年七月兴工，而中段完成于宣统三年二月，英段完成于宣统三年八月。中段，借有英金一百五十万镑。

（十一）株萍铁路，自光绪二十五年开工，三十一年工竣。全线自株洲至萍乡，共长九十六公里。全系官款所筑。

（十二）吉长铁路，宣统年间修筑。全线自吉林省垣至长春，共长一百二十七公里。此路由日人投资二分之一，名虽国有，路政实权实操于日人手中。

（十三）齐昂铁路，约在清末修筑。全线自齐齐哈尔到昂昂溪，共长三十一公里。

以上清亡以前，官修之铁路共十三线。其商办者，有新宁铁路，光绪三十二年开办，自广东斗山至北街，共长二百二十一华里。

南浔铁路，光绪三十三年兴工，宣统二年通车至德安站而工务停顿，仅成五十余公里。借有日本大成会社银一百万两。

漳厦铁路，光绪三十三年兴工，至宣统二年十二月，仅完成嵩屿至江东桥间路线，二十八公里。

潮汕铁路，光绪三十年兴工，三十二年工竣。全线自潮州至汕头，共长二十八公里。以上商办之路，共四线。

除官商办之铁路外，尚有中外合办及由外人承办之铁路。其最著者，为日人经营之南满铁路，俄人经营之中东铁路，德人经营之胶济铁路，以及法人经营之滇越铁路。各国承办或中外合办之铁路所在，外人侵略的力量即随之加强。自光绪年间，以至九一八事变，中东路与南满路极端表示两国在东三省之各方的斗争。日俄在东三省之胜败如何，不在本书范围之内。本书所须特别指出者，即中国之东三省，则竟由南满多年之经营，遂继之以武力之占领了。

五

入民国后，连年内战，中国陆道建设实未见有显著的进步。其略可述者，为

（一）汴洛铁路之展修为陇海铁路。

（二）粤汉铁路之完成。

此两大干线，前者已东至大浦连云港，西至宝鸡，后者最迟可

于本书著成不久后(民国二十五年)直接全线通车。一为横贯全国东西之干路，且可进而为欧亚交通之连锁。一为沟通南北之捷径，与平汉铁路联络后，可以改变内地数省之经济文化状况。此民国陆道交通建设之成绩较好者。此外，为

(三)东北铁道之建设　有四洮铁路三百一十公里，洮昂铁路二百四十公里，呼海铁路二百一十四公里，吉敦铁路二百一十公里，沈海铁路二百五十七公里，吉海铁路二百五十一公里，齐克铁路二百二十八公里。

(四)杭江铁路之建设　在民国十八年兴办，用浙江省款，由浙江省政府主持。全线自杭州渡江南行，达江西玉山，为贯穿浙江全省以通江西福建的干线。共长三百三十公里。

(五)同蒲路之建设。

(六)国道网之设计与修筑。依铁道部十八年十月所公布之《国道路线网》，全国共分

京桂线　京滇康线　京藏线　闽新线

京蒙线　京黑线　张远线　甘藏新线

绥新线　黑蒙新线　迪疏线　陕桂线

等十二线。兴筑次序，共分四期，预备在十年内完成内部线，二十年内完成边防线。现距《国道路线网》发表已六七年，施工次第及其时限之迟速，虽未必能尽如当时计划，然依吾人在报纸上陆续所见，其工作确是在日进不已。

至于民国十八年后，各路之改名，如

京汉铁路改称平汉铁路；

沪宁铁路改称京沪铁路；

京奉铁路改称北宁铁路；

关系于路政建设者，甚小，而胶济路在民国十一年间之收为国有。

京张路在民国九年之展至归绥，十一年之展至包头，十七年七月更名平绥铁路，此为民国十年前后，路政建设之仅见者。

民国二十年九月十八日沈阳事变后，吉长路、吉敦路、沈海路、吉海路、四洮路、洮昂路、洮索路、北宁路之关外部分，以及

其余东北各路，完全为日本武力占领。二十一年一月二十八日，上海中日之战，京沪铁路及沪杭甬铁路损失也很重。这都是方在萌芽时期的中国铁道建设事业之严重打击，非最近之新建设所能弥补的了。

截至民国二十五年双十节止，全国铁路之完成者，约一万三千公里，公路已完成者，凡九万六千五百四十五公里，在建设中者，约一万六千公里。

六

现代中国陆路交通之主管机关，在初创办铁道时，尚无专司。光绪十二年，因李鸿章的奏请，以铁道事务归总理海军事务衙门管理。十七年，修关内外铁道之议兴，派李鸿章为督办，裕禄为会办。此后，关于关内外铁道者，即由督办专司其责，而仍隶属于海军衙门。二十二年，设立铁路总公司，其任务为关于铁道之设建，技术的性质为多，铁道之行政管理仍由海军衙门直辖。二十四年，统辖矿务铁路总局成立，于是路政始有专门主管机关，遂脱离海军衙门独立。二十九年矿务铁路总局裁撤，所有路矿事宜归并于商部。商部设有保惠、平均、通艺、会计四司，铁路即隶属于通艺司。三十二年，各项新式交通已逐渐发达。有非商部所能总揽其成者。于是关于交通事宜者，特设一邮传部。专掌船、路、电、邮四政。三十三年，邮传部设路政司，另设邮传部铁路总局。至是，关于铁道之管理渐密。此制行至清末未变。而关于国道之建设，则以当时尚无此议，故邮传部亦无此种职掌。

入民国后，改邮传部为交通部，以原有之路政司及铁路总局事务归并交通部路政司，路政司司长即兼领铁路总局。二年十二月，改路政司为路政局。三年七月，撤销路政局，改设路政、路工、铁道会计三司。同时又设有所谓铁路督办者，乃因清时之借款合同内均有此名义，由交通部派员兼充，以便与外人接洽者。

民国十七年十月，国民政府命令设立铁道部，凡以前交通部管

辖关于铁道事宜，均移归铁道部管辖。至是陆路交通之主管机关更为扩大，而依据《铁道部组织法》第一条所说，“铁道部规划、建设、管理全国国有铁道、国道及监督省有、民有铁道”，其职权不仅限于铁道方面，并且兼顾到国道方面了。

铁道部设部长一人，政务次长及常务次长各一人，秘书四人至八人，参事二人至四人，司长四人，科长十二人至十六人，科员一百二十人至一百六十人，技监一人，技正十六人至二十人，技士二十人至三十人，技佐二十人至二十四人。若经行政院会议议决，并得聘用专门技术人员。铁道部之现行组织系统，约如下列：

部长政务次长，常务次长，下设参事厅，计分法制、审核、编订、纂修，四组。

秘书厅，计分机要、编译、图书，三室。

总务司，计分文书、人事、育才、卫生、出纳、事务、劳工、统计，八科。

业务司，计分营业、运输、调查，三科。

财务司，计分理财、债务、产业，三科。

工务司，计分工程、机务、设计，三科。

技监室。

联运处，计分事务、清算，两股。

会计长办公室计分第一、第二、第三、第四，四科。

此外，尚有东方大港筹备委员会、北方大港筹备委员会、购料委员会等组织。

七

关于陆路交通之法令，国民政府成立以来，颇有颁布，其最要者，在基本法方面，有《铁道法》；关于组织方面者，有《国民政府铁道部组织法》《铁道部分掌事务规程》《铁道部处务规程》《铁道部部务会议规程》《铁道部会计长办公处处务规程》等；关于人事方面者，有《路员资历审查委员会规则》《铁路员工服务条例》等；

关于业务方面者，有《国有铁路行道规章》《中华民国铁路客车运输通则》等；在道路方面，有《国道条例》《国道路线网》《国道工程标准及规则》等。铁道部曾先后编印《铁道法规类编上编》《铁道法规类编下编》《铁道法规上编第一次追加册》各一册，继有出《铁道法规汇编》一册，后者出版较近，收罗最详，可供参考。而《铁道年鉴》第一卷所收各项法规虽不完备，然紧要者，可以说是都有的。

第四章

现代中国之空中交通

一

中国领空上之有正式交通，始于近年之中国航空公司。而中国之初有飞行机之飞行，则在二十余年以前。宣统元年，法国航空技师环龙(Vallon)在上海用苏姆式双叶飞机试演，是为我国领空有飞机飞行之始。二年，因俄国技师在北京东交民巷试演飞机，致招中国政府之注意，向法国购苏姆式双叶飞机一架，是为中国购置飞机之始。三年，革命军向奥国订购伊特立克式单叶飞机两架。明年，即民国元年，在上海飞行，任人观览，由留学英国之厉汝燕驾驶，是为中国自购飞机公开飞行，及中国人在本国驾驶飞机之始。同年，参谋本部在南苑开办航空学校，购办飞机十二架以备学生实习之用，又设立工场以为修理之所，是为中国有航空学校及修理厂之始。民国五年，海军部设立飞潜学校于福州造船厂附近，由教员制造飞机数架以供学生之实习，是为中国注意水上飞行，及自制飞机之始。八年，交通部及国务院先后设筹办航空事宜处及航空事务处，继又于九年、十年开间合并二处，并扩充为航空署，是为中国

有空上交通的管理机关之始。而民国九年所计划之全国航空线路，亦为中国筹划民用航空之始。

中国空中交通事业，自宣统二年发创以后，二十年中迄无成就。其间虽有全国航空线路之计划，以及载邮搭客之实行，然前者固不能实现，后者亦为时过暂，不得目之为正式的航行。民国十八年，中国航空公司成立，于是中国于其贫弱的空军外，乃得有一民用航空之细小的基础。此后，欧亚航空公司及西南航空公司相继成立，而昔之闭塞辽远之区，非轮船火车所能达者，至是有许多重要地方，可借飞机之力而短时到达。

二

中国航空公司设立于十八年春间，原为中国独资经营。但不久，即依据国民政府所颁布的《中国航空公司条例》第五条之规定，与美国拓展公司签订航空运输与航空邮务合同，依合资公司法规，组成中美合作之公司。后拓展公司方面，又让权于美国飞运公司，十月间开始沪汉线之航行。而各方对这种合同大加攻击，几经交涉，又将原合同废止，于十九年七月改订中美航空新合同。当经议定公司资本额为国币一千万元，中国认百分之五十五，美方认百分之四十四。新公司遂于十九年八月正式成立。其通航路线，为三大干线：

(一)沪蜀线内分

沪汉段，由上海，经南京、安庆、九江，以达汉口，计航程九百十四公里，十八年十月十七日开航。

汉渝段，接连沪汉段，由汉口经沙市、宜昌、万县，以达重庆，计航程八百九十一公里，二十年四月一日由汉口通宜昌，十月二十一日展至重庆。

渝蓉段，接汉渝段，由重庆以达成都，计航程二百七十七公里，二十二年十一月十一日开航。

(二)沪平线，原为京平线，自南京，经济南、天津，以达北平，航程一千一百四十公里，二十年四月开航。二十二年一月十

日，改由上海起飞，经南京、海州、青岛、天津，以达北平，始名沪平线，计航程一千四百二十七公里。

(三)沪粤线，由上海，经温州、福州、厦门、汕头、香港，以达广州，航程计一千六百二十公里，二十二年十月二十四日开航。

(四)渝昆线，由重庆，经贵阳，以达昆明。现重庆、贵阳间已开航。此外，尚拟辟康藏线，因筹备困难，尚不能通航。

欧亚航空公司成立于二十年三月，为中国与德国汉沙航空公司所合办。资本初为三百万元，后增至五百一十万元，中国占三分之二，德方占三分之一。此公司之组织，为德方所提议，其目的在使上海南京与柏林之间，辟一国际航线。当时议定之航线有三：

(一)从上海，经南京、天津、北平，及满洲里，转亚洲俄国，至欧洲。

(二)从上海，经南京、天津、北平，及库伦以后之中国边境，转亚洲俄国，至欧洲。

(三)从上海，经南京、甘肃，及新疆之中国边境，转亚洲俄国至欧洲。

第一线上海至满洲里间虽曾通航，但遭东北事变，中途搁置。第二线，因中途气候关系，不便营业。第三线，曾于二十一年四月通至西安，六月通至兰州，二十二年五月通至迪化，七月通至塔城，并与俄国航空公司商定连运办法，上海、柏林间之邮件五日可达。但值新疆战事起，此线之航行也不能过兰州以西了。

现在欧亚航空公司之国际航空路线，既一时不能打开，乃在原合同允许之条件下，作中国国内航空的营业。其所经营的航线，除沪新线外，有

(一)平粤线，初为粤陕及平陕两线，于二十二年开航。二十三年改两线为直达航线，即为平粤线，自北平经太原、洛阳、汉口、长沙，以达广州，航程二千二百公里，二十三年五月一日开航。二十三年秋间，因太原业务不振，而洛阳地稍偏僻，乃裁太原站，移洛阳站于郑州，航程视以前为短。

(二)包兰线，初仅自兰州至宁夏，全程四百公里，二十三年六月十五日开航。是年冬，始自宁夏展至包头。

此外尚有，由西安经天水至兰州，由西安经平凉至兰州，由兰州经凉州至肃州，由肃州经安西至哈密，由长沙经衡州至广州，五部定班航线。在民国二十二、二十三年以来，也时常有乘客在此诸线上下。

西南航空公司，系西南军政当局陈济棠等发起，于民国二十二年六月成立筹备处，定资本一百五十万元，完全由华人担任。预定五大航线：

(一)广龙广琼线，由广州至龙州，又由广州至琼州。

(二)梧桂线，由梧州至贵县。

(三)南昆线，由南宁至昆明。

(四)广福线，由广州至福州。

(五)广钦线，由广州至钦州。

以上五线，除第一线已于二十三年十一月正式开航外，其余四线尚未举。第一线之广龙段，自广州，经梧州、南宁，至龙州，共长六百四十三公里。广琼段，自广州，经茂名、琼州，至北海，共长六百九十五公里。

以上三航空公司，于二十三年年底以来，颇就已通航之航线，谋彼此相互间的衔接。其办法，为

(一)欧亚之平粤线与沪新线在郑州衔接。

(二)中航之沪汉线，与欧亚平粤线之北行机，在汉口交接。

(三)中航之沪平线与欧亚平粤线，在北平隔日衔接。

(四)欧亚之平粤线与西南公司之广龙线，隔日衔接。

(五)欧亚之兰包线与沪新线，在兰州于每星期中作一度之交会衔接。

(六)中航之汉渝段，每星期中，与沪汉段有三度之衔接。

(七)中航沪粤线，在广州，与西南广龙线衔接。

照此办法，沿航线各处之乘客和邮运，都比以前便利多了。

三

在东北方面，日人既占领我四省土地，满洲航空株式会社大为

活跃，自民国二十一年九月起，至二十三年年底止，所经营之航空路线，计有：

（一）大连齐齐哈尔线，长一千一百四十公里。

（二）沈阳新义州线，长二百一十公里。

（三）长春齐齐哈尔线，长三百一十公里。

（四）齐齐哈尔满洲里线，长五百七十五公里。

（五）长春图门线，长四百二十五公里。

（六）齐齐哈尔大黑河线，长四百五十公里。

（七）哈尔滨大黑河线，长五百二十公里。

（八）哈尔滨富锦线，（经依兰者）长四百六十五公里。

（九）哈尔滨富锦线，（经通河者）长四百六十五公里。

（十）哈尔滨东宁线，长四百三十公里。

（十一）沈阳锦州线，长二百三十公里。

（十二）沈阳承德线，长三百一十五公里。

（十三）锦州赤峰线，长二百三十五公里。

以上共计十三线，约长七千公里。东北四省之重要区域，被网织殆尽，此视我依赖一部分外资，在全国内所经营者，航线犹不及一万公里，真使人感慨系之了。

在国际方面，除欧亚公司所筹设之中德航线尚未能实现外，中国航空公司亦筹备进行中美通航。二十二年八月十四日至十七日，曾作上海及马尼拉间之飞行，成绩颇为良好，中美直接通航之说一时甚盛。此外，中英及中法方面亦有类似中美的协商。据民国二十五年十一月报载中英、中美、中法三航线不久即将宣告完成，中国与欧洲方面之交通将日趋便利了。

四

现在中国空中交通事业的主管机关为交通部邮政司。《交通部组织法》规定，邮政司之职掌有五项。其第三项，为“关于管理经营国营邮政航空事项”，第五项为“关于督民营航空承运邮件事项”。盖中国航空事业，方属萌芽，其正式的营业，以邮运为主。

故交通部暂属之于邮政司，而不为另外设一专司。至于北伐前成立之航空署，本应专为军事机关，但关于民用航空亦行计划。北伐以后，航空署之名几经变迁，仍恢复原有名称，隶属于国民政府军政部，于是军事上的航空事务与一般之空中交通，乃得清楚地分开，而后者遂成为交通部邮政司所主管的事务之一部了。

国民政府成立后，关于航空法令之公布，仅见《邮运航空乘客取缔规则》及《航空器件输入条例》两种。前者为民国十九年九月，交通部公布。后者，为二十一年三月国民政府公布。

第五章

现代中国之邮电事业

一

现代中国之邮电事业，在电政方面固完全仿自西人；在邮政方面，虽有与以前邮递制度类似之点，但与后者也无继承的关系，而亦为自外人输入的新制度。在邮电创办时起，迄于近年，是两个互不相谋的组织，到了最近，才有逐渐合并的趋势。

二

现代中国邮局的创办，正如中国的轮船和铁道，也是由外人开始的。道光年间，英国人开始在香港设立邮局。其后，中国重要通商口岸都设有香港邮局的支局，以为外侨传递消息之用。再后，与中国通商各国，亦各在中国设有邮局。据《清史稿·交通志》所记，各国邮局设于中国者，英国有上海、天津、汉口、烟台、福州、厦门、广州、汕头、宁波九处，德国有上海、天津、汉口、烟台、福州、厦门、广州、汕头、南京、济南、青岛、宜昌、镇江十四处，

法国有上海、北京、天津、汉口、烟台、福州、厦门、广州、宁波、重庆、琼州、北海、龙州、蒙自十四处，日本有上海、北京、天津、汉口、烟台、福州、厦门、广州、汕头、重庆、南京、牛庄、塘沽、沙市、苏州、杭州十六处，美国有上海一处，俄国有上海、北京、天津、汉口、烟台五处。这可见中国邮政没有真正基础时，外人在中国设邮的情形，他们不只在沿海口岸设邮，并且更在我们的内地设邮了。

光绪二年，总税务司英人赫德，始建议创办邮政。四年，始于北京、天津、烟台、牛庄，及九江、镇江先后设送信官局，以赫德主其事。是为中国试办邮政之始。十六年，各通商口岸继续将邮局推广。其办法，是以每一海关区域作一邮务区域，各海关税务司即兼充邮务司。其后，关于邮政之管理，专派一邮务长充任，而仍驻于总税务司公署，归总税务司节制。二十二年二月七日，上谕创办国家邮政，各处邮局始逐渐推广，而邮政之管理和进行仍责之于总税务司。三十二年邮传部成立，邮政与海关本已应划分。至宣统三年五月一日，这种划分才正式实现，而邮政遂开始归邮传部主办，有一独立的邮政总局之实现。

自光绪四年起，积二十余年之努力，至于清末，通邮区域已遍于全国各大城市。依宣统三年之统计，全国邮局，连总局、副总局、分局、支局、代办处总计在内，共六千二百零一所；全国邮路，连邮差邮路、民船邮路、轮船邮路、火车邮路，总计在内，共三十八万一千华里；其邮件，则通常、特种，总计有三万万六千二百二十一万六千二百三十九件；其包裹，则通常、特种，总计有三百零二万二千八百七十二件，一千零六万零四百三十三启罗之重量；其汇兑，则通汇邮局总计七百五十八，汇人银数三百九十三万六千两，兑出银数三百九十八万四千二百两，总计银数七百九十二万零二百两。

在邮资付与方法方面，自光绪四年试办邮局时，已行使一分，三分及五分纹银之邮票三种。嗣后，种数渐多，不能详举。光绪二十二年，邮票之以银两计算者，开始改为，以银圆计算。二十四年，开始发行明信片，但仅有值银元一分者，一种。

在国际邮政方面，曾于光绪二十一年三月间，由中国照会瑞士国政府，告以中国已经创办邮政，并准备加入万国邮会。光绪二十二年，万国邮会在华盛顿开博议大会时，中国政府复申前言。这时，中国虽尚不能加入万国邮会，但已与万国邮会有两次的接触了。二十六年正月，中国与法国签订邮政协约。二十九年四月，与日本签订协约。三十年二月，与印度签订协约。同年十一月，与香港签订协约。在这类协约中，承认：凡按邮会资例纳费之邮件，中国与各国（或地区）均须收寄，并代为运带投送，而其转运费之结算，均根据按年编造之统计而定，一如邮会中两国邮政间之办法办理。由于此类协约之签订，中国邮政遂得经由法、英、日三国之媒介，而于邮会各国发生关系，获得通行邮会各国之权利，俨然与加入邮会无异。以前中国工商侨居旧金山、檀香山、新加坡、槟榔屿等处之一纸家书，十年不达者，至此完全成为过去的陈迹了。

三

入民国后，国内祸乱不息，邮政进行之障碍随时可以发生。但赖于二十余年来，基础之良好，中国邮政事业之发展日进不已，较别种交通事业特为进步，并不因环境之恶劣而有所停顿。兹就邮局、邮路、邮件、包裹、汇兑五项在民国元年以来之数字的变迁，列为简表，以见中国邮政入民国后，发展情形之一斑。

年份	邮局	邮路	邮件	包裹	汇兑
民国元年	6,816	229,824	132,026,162	880,799 (3,347,984)	5,962,500 (5,851,650)
民国二年	7,808	364,384	197,484,136	1,380,912 (5,581,755)	10,161,000 (9,661,500)
民国三年	8,324	279,936	212,115,297	1,662,326 (6,253,651)	11,986,800 (12,210,600)
民国四年	8,510	283,738	226,801,928	2,033,323 (7,904,129)	13,552,200 (13,469,200)
民国五年	8,797	290,707	250,432,273	2,232,100 (8,484,200)	15,965,800 (15,787,100)

续表

年份	邮局	邮路	邮件	包裹	汇兑
民国六年	9,103	299,578	278,381,400	2,640,355 (10,006,321)	21,523,300 (21,227,000)
民国七年	9,367	310,349	302,269,028	2,738,090 (10,850,034)	35,335,800 (34,798,600)
民国八年	9,761	344,407	339,922,992	3,551,105 (14,788,916)	43,816,000 (43,857,500)
民国九年	10,505	396,491	400,886,935	4,216,220 (20,776,137)	58,923,600 (58,409,300)
民国十年	11,033	424,874	442,116,358	4,569,660 (23,372,410)	68,438,900 (67,917,400)
民国十一年	11,307	439,222	426,363,616	4,791,420 (24,464,426)	76,517,900 (75,795,600)
民国十二年	11,596	445,707	473,641,716	5,307,910 (28,781,343)	95,993,800 (96,021,200)
民国十三年	11,790	456,304	522,352,095	5,738,830 (32,122,936)	98,836,600 (97,810,300)
民国十四年	12,007	463,891	565,007,763	6,540,968 (39,706,440)	103,741,800 (104,061,100)
民国十五年	12,224	471,271	585,788,468	6,011,171 (37,157,938)	107,024,500 (106,137,200)
民国十六年	12,126	462,237	579,857,397	5,548,998 (36,795,359)	86,698,700 (86,988,000)
民国十七年	12,126	485,051	636,456,340	6,170,553 (43,729,398)	101,255,000 (100,873,500)
民国十八年	12,263	466,543	724,512,360	6,857,250 (45,653,258)	131,784,842
民国十九年	12,421	476,217	756,220,100	5,704,550 (35,391,750)	140,563,232
民国二十年	12,642	490,561	855,279,561		
民国二十一年	11,814	458,055	768,779,752	5,989,543 (45,585,514)	175,164,692
民国二十二年	12,025	516,460			

（注）表内，邮路系以公里为单位。包裹项下，无括弧者为件数，有括弧者为重量，以公斤为单位。汇兑项下，无括弧者为开发，有括弧者为兑付。邮件包裹两项，均就国内寄发者统计。汇兑，亦指国内汇兑。

由上表所列，民国二十年以前，除民国十六、十七年因国内战争区域过于广大，邮政事业不能不受相当的顿挫外，每年都在很快地发展。民国二十年九月十八日，沈阳事变，东北邮政大受外人的压迫。经过十个月的挣扎，东北的邮务终于不得不告停顿。自二十一年七月起，计东北各级邮局停办者八百六十二所，五万零二百七十八公里的邮路全归废弛。故就整个的中国邮务言之，民国二十一年在邮局、邮路及邮件、包裹、汇兑各方面所表示的数字，均视年前大减。其实，在本年中，辽宁及吉黑两邮区外，尚有新增的邮局若干所，新辟的邮路一千六百四十三公里。不过后者，毕竟抵不过东北损失的严重，二十一年度的邮务之各方面，在数字的统计上，便不得不呈悲惨的跌落了。

除表上可以表示者外，民国之邮政，尚有两件大事可说。一，是万国邮会的加入。又一，是航空邮运的实行。万国邮会的加入，在民国三年。是年九月十日，邮会本预备在西班牙京城举行大会。后来虽因为欧战延期，但中国在这年三月，已算正式加入。民国九年，延期的大会在西班牙举行，中国首次派代表参加会议，对于外人在华经营客邮之撤销，作极恳切之宣言，颇引起各国之同情。此次会议，中国所签订的条约，有《国际邮政公约》《国际邮政互换包裹协约》《国际保险信函及箱匣协约》《国际邮政代收款项协约》，及《国际邮政汇兑协约》。从此中国之国际邮务更形便利，而外人经营的邮局也在十一年底，一律撤销了。航空邮运的实行，正式始于民国十七年。凡有航空线之处，莫非航空邮路。此项邮路，因近年航空之发达，恐怕已有八九千公里了。

民国之邮政最高组织，为邮政总局。邮政总局设总务、秘书、考绩、财务、稽核、经画、供应、联邮、汇兑、储金十处。其最高的职员，是邮政总办，而会办、副会办，及处长、副处长、佐理员、事务员次之。邮政总局辖于交通部，由交通部设邮政司以理之。邮政司下，设二科。第一科，掌理邮运行政。第二科，掌理邮运事务。

关于邮政的法令，经国民政府公布及旧章之沿用至今者，有《邮政条例》《交通部邮政总局章程》《长途汽车代运邮件规则》《邮

政储金条例》《邮政储金条例施行细则》《交通部邮政储金汇业总局章程》等。交通部法规委员会编辑之《交通法规汇编》及其《续编》，收集此类现行法，甚为完备，可以参考也。

四

中国电信之开创，始于大北大东两公司海底电线之架设。光绪五年，中国始自设电报线。七年，始有电话机之装置。宣统元年，始设有无线电台。而无线电广扩之盛行，则最近三四年间事也。以下，分别就有线电报、无线电报及电话，述之。

(一)有线电报　有线电报，有水线及陆线之分。水线方面，大北大东两公司之海底电线，尚为国际性质。而同治九年，英人设香港水线，由香港，循广州，达天津，是为中国境内有一完全的电报线路之始。陆线方面，则丹麦开始架设淞沪线，而英国人亦于同治九年，自香港，架陆线达九龙。光绪五年，李鸿章于大沽北塘海口炮台，设线达天津，始为中国自设陆线之始。十年，设广东徐关及琼州海口间的线路，亦为中国自置水线之始。光绪五年后，电报事业大见进展，如天津上海线，如镇江汉口线，如上海广州线，如北京恰克图线，皆工程浩大，而皆建设在光绪五年之后，宣统年以前者也。人民国后，电报事业，迭遭军事上的压制，进步极为迟钝。及国民政府成立，方能正轨地进展。依民国二十年度《交通部统计年报》，所发表，全国共有

江苏　浙江　安徽　江西　湖北　湖南　山东
河北　河南　山西　陕西　甘宁　福建　广东
广西　云南　贵州　辽吉黑　川藏　新青　热察绥蒙二十一电区，及不能分区的

上海烟台线　烟台大沽线　烟台大连线　青岛佐世保线
等四海线。电报线路，在陆线方面，计架空绵长八万五千七百四十四公里，线条长度十四万八千八百二十二公里。地下线缆长度，计三十公里。在水线方面，电缆长度，计三千四百四十五公里。国内电报达一万四千八百零六万三千六百零九字。国际电报，达七百八

十四万一千六百三十七字。

外人在中国沿海所设之海底水线，除青岛佐世保线及烟台大连线一部分归我，一部分归日人管理外，依民国十三年，《中国年鉴》所载，尚有下列各线：

甲、英国大东公司所有之线路

A. 香港厦门线

B. 香港福州上海线

C. 香港西贡新加坡线

D. 香港大南岛线

E. 香港海防线

乙、丹麦大北公司所有之线路

A. 吴淞古势长崎线

B. 吴淞马鞍长崎线

C. 吴淞厦门香港线

D. 厦门大南岛海防线

丙、美国太平洋商务公司所有之线路

A. 吴淞马尼拉线

B. 香港马尼拉关岛旧金山线

丁、法国所有之线路

A. 自厦门鼓屿至海防

戊、日本电报局所有之线路

A. 大连佐世保线

B. 旅顺烟台威海卫线

C. 吴淞长崎线

D. 福州淡水线

E. 吴淞雅泊岛线。

此外，大东大北及太平洋之线路，远通至亚洲各地及欧洲、非洲、南北美洲。中国沿海算是全为外国电报线路所包围，而中国人之国际的通报权，更完全操在外人手中了。

（二）无线电报　无线电台之建设，始于宣统元年宝山县狮子林电台。此为陆地电台。至于船上装置之无线电机，则于民国元年

始次第由德律风根公司装设于中国海军部之各军舰。其中，如海圻、海容、海琛、海筹四舰，各有五启罗华脱之电力。而民国十一年左右，中国军用飞机上之装有无线电台者，亦有四架。民国元年后，国内之陆续建筑无线电台并设立无线电局者，计有北京天坛、张家口、武昌、吴淞、福州、广州、崇明、上海、北京东便门、大沽、新疆、烟台、库伦、南苑、保定、天津、上海、高昌庙等处。这些电台，只须就其设立地点观察，已显然可见其为辅助国防及保障航行之作用。它们虽也间或收发商电，但因组织简陋，效用不著。民国十七年后，因国民政府之提倡，无线电报事业，大见活泼，其进步之速为交通各业之冠。截至民国二十一年年底国内无线电台共有八区：

第一区

上海　吴淞　启东　崇明　南京　徐州　安庆

芜湖　杭州　宁波　定海

第二区

汉口　武昌　南昌　长沙　沙市　宜昌

第三区

青岛　烟台　威海卫　济南　开封　郑州　洛阳

第四区

厦门　福州　广州　汕头

第五区

重庆　万县　成都　叙州　贵阳

第六区

兰州

第七区

迪化　喀什噶尔

第八区

天津　北平

从这八区电台的分配上可以说，中国各重要城市，都已有无线电台的设备。而在第八区，天津且有电台两座，北平有三座。第三区，青岛有两座。第一区，上海亦有两座，而其一为国际无线电台。国

际无线电台，规模颇为宏大，在二十一年底以前，所直达之线路，计有上海马尼拉线、上海爪哇线、上海旧金山线、上海柏林线、上海巴黎线、上海西贡线、上海日内瓦线。此为中国利用电力与外国沟通消息之唯一机关，实为中国电政最近之一大建设。二十一年度，国内无线电之发报字数达一千六百二十万余字，国际者达一百四十七万余字。

外人在中国设立电台者，以日人为最多，沈阳事变前，日人除在北京、天津、秦皇岛、青岛、济南、汉口设有电台外，旅顺、大连、哈尔滨、安东、满洲里、珲春、公主岭、营口、龙井村、庙岛等地无不设有电台。法国在天津、上海、广州湾、云南、重庆，美国在北京、天津、唐山，英国在疏勒、威海卫、九龙、打石岛、香港，也各设有电台。

（三）电话　光绪七年，英国伦敦东洋电话公司得到中国政府的特许，在上海装置电话，是为中国境内安设有电话之始。其后，丹麦人褒尔扬得总督衙门及领事团的承认在天津北京创设电话。再后，则俄国在营口、哈尔滨、大连、旅顺，德国在胶州、芝罘各地，均先后安设电话，中国自己经营之电话，为庚子乱前所成立之天津官电局。庚子之乱，此局被毁。及光绪二十九年以后，广州、北京、天津始各设电话，而开封、太原等地随之举办。此种电话似均为政治军事而设，其创办者为官厅，其应用亦未必能及于民间。共杂有商股而可为一般人所用者，似以光绪三十年间，开放后的汉口电话公司为最早。入民国后，各地电话局之成立者渐多，而因循腐败，无何成效者，亦复不少。又且限于市区通话，其略具长途电话雏形者，仅有民国十一、十二年间之京津电话，及武汉三镇电话等。民国十七年后，国民政府交通部对于各市区电话大加改良扩充，并另增置长途电话线。截至民国二十一年止，除东北不计外，共有市区电话线路二千六百八十八公里，电话局数五十九所。长途电话通话处所，共二百六十三处，线路共长九千三百零三公里。近二三年，长途电话之进行，更为努力。九省电话之建设，已将近完成。最近除有线电话外，更有无线电话之建设。民国二十五年九月一日，沪汉线的无线电话已经通话了。

五

关于电政之各项事业，开办之始，管理之权，迭有转移。及于近年，各项电政事业一概归交通部管理，由交通部设电政司处理之。电政法令之经国民政府公布者，有《电话条例》《交通部电政管理局章程》《交通部电政管理局细则》等，俱详《交通法规类编》第三类中。

六

以上邮政及电政，在民国二十三年前，可谓彼此毫无关系，对于应用，颇有许多不便。交通部亦感觉此点，久有统一管理之意，只以分办已久，在技术及行政方面，一时更张，都甚不易。于是，于二十三年先开始电邮合设，三等及三等以下之电报局都与邮局合并，而通都大埠，规模略大之电报局则俱附设电政支局，同时于邮局内设电报收发处。这种办法，虽去电邮合办之路尚远得很，但总算开始向这条路上走了。

第六章

中国交通事业之前途

总观以前各章所述，九十年来中国交通事业之设施，殆非以前数千年间之交通事业所可比拟。在此一点上，我们不能不说是近年交通事业之进步。但九十年来所积累的今日的成绩，若和世界各先进国相较，这只能算中国交通事业之现代化的开始，距现代式的规模之形成，尚相去甚远。第一，中国政府之力尚不能完全控制国境内的一切交通事业，它管不了水上走的外国轮船，管不了地上走的外力控制下的火车铁路，管不了出没无常的外国飞机，管不了外国人在各地设置的电台和沿海的水线。第二，中国自办的交通机关尚不能充分发挥其效能，因循浮惰营私的情形尚不能真正地铲除，对于各种行政上及事务上之合理化与经济化，尚未能真正地向前迈进。第三，中国尚无能力在交通事业的建设上，作全部分的甚至一极小部分之材料上的及机械上的自给，一根电线或一条枕木有时也要向外洋购入。第四，中国新交通事业之领域还嫌太狭，普及的范围太小，若把中国的面积和人口数，同新交通事业作比例数的计算，和先进国实在差得太远。第五，中国交通事业，除了最近二三年尚差强人意外，九十年来的历史实在包括了不少的空白的及断烂的以及灰色的篇幅，总老是使人感觉着这种新事业，并没有好好地

拼命做过。第六，中国在这方面的技术人才还太不够用，而国内供给做这种专门的独立的研究机关简直等于没有。这六点，都是中国交通事业前途之很大的障碍。在这个时候，国难严重到了极点，这种关系国家兴亡的大事业是需要政府和人民拼命去做的。我们的一部中国交通史，究竟是一部失败史或是一部胜利史，在最近的数年中就要决定。这个时代已不是再容我们悠游岁月的时候了。